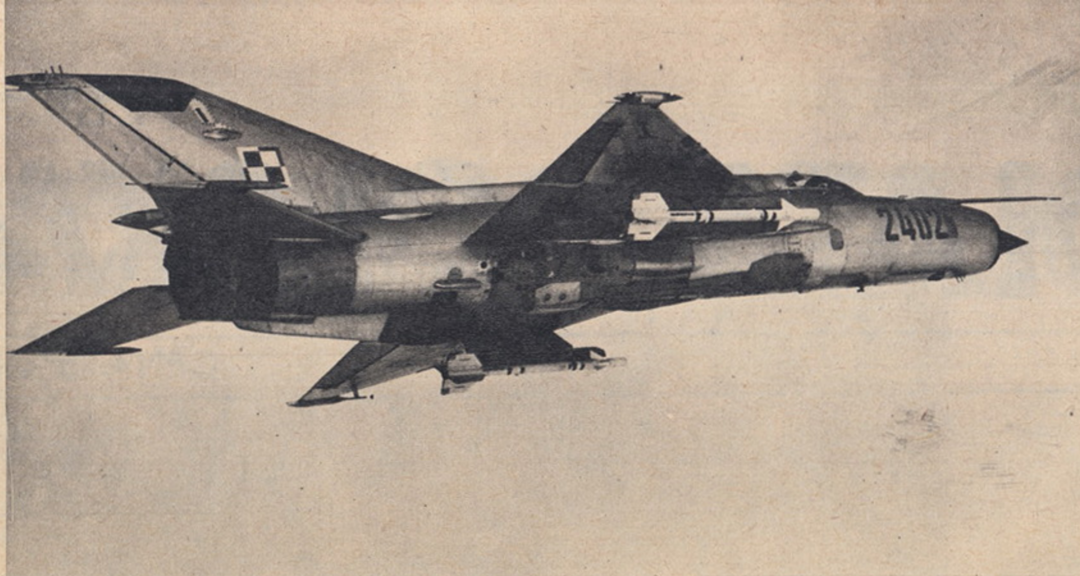
PL ISSN 0137-866x
Nr ind. 37606

SKRZYDLATA POLSKA

34 (1520) • 24.08.1980 CENA 5 ZŁ



ŚWIĘTO LOTNICTWA '80



Zdjęcie: L. Zielaskowski

36 LAT NA STRAŻY POLSKIEGO NIEBA

Data 23 sierpnia kolejny raz ożywia pamięć o historycznych wydarzeniach z 1944 roku, kiedy to w rejonie przyczółka warecko-magnuszewskiego piloci 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" wykonywali swoje pierwsze zadania bojowe w walce z hitlerowskimi wojskami. W bieżącym roku uroczystości związane z Dniem Lotnictwa Polskiego przebiegają w atmosferze obchodzonego w całym kraju 35-lecia zwycięstwa nad niemieckim faszyzmem.

Wolność narodowa i postęp społeczny przyszły ze wschodu. Przyniosły je, udręczonemu wieloletnią okupacją narodowi, działające w sojuszu polskie i radzieckie wojska, pieczętując wspólnie przelaną krwią trwałą przyjaźń narodów i żołnierskie braterstwo broni.

Na najwyższy szacunek i trwałą pamięć zasługuje bohaterstwo narodu radzieckiego, który przyjął na własne barki główny ciężar wojny z hitleryzmem. Podziw i uznanie wzbudza Armia Radziecka, która okazała się decydującą siłą w dziele rozgromienia hitlerowskiej potęgi militarnej.

Wracając wspomnieniem do tamtych wydarzeń, czcimy pamięć wszystkich Polaków, którzy oddali swoje życie w walce z faszystowskim najeźdźcą i okupantem. Wśród walczących i okrytych chwałą byli również polscy lotnicy. Część z nich od 1939 roku walczyła z wrogiem na różnych frontach drugiej wojny światowej, inni gromili wroga na szlaku bojowym od Wisły do Berlina i Łaby. Męstwo i ofiarność ich wszystkich stały się wzorem patriotyzmu i poświęcenia, a jednocześnie są źródłem inspiracji powojennej działalności, kształtującej siłę dzisiejszego i jutrzejszego lotnictwa.

Refleksje nad wspomnianymi wydarzeniami, nad ich znaczeniem, wzbogacają naszą wiedzę o historycznych uwarunkowaniach rozwoju Polski, umacniają świadomość wspólnej dla wszystkich obywateli odpowiedzialności za los i pomyślność kraju i narodu, a dla nas, żołnierzy wojsk lotniczych są żywym impulsem do ofiarnej służby ojczyźnie.

Obecnie, na socjalistycznej drodze rozwoju, utrwalane są owoce zwycięstwa z 1945 roku poprzez konsekwentną realizację programu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Następującym w Polsce przemianom politycznym i społeczno-gospodarczym towarzyszy umacnianie systemu obronnego państwa. Jednym z głównych ogniw tego systemu jest ludowe lotnictwo polskie, które wspólnie z pozostałymi rodzajami sił zbrojnych stoi na straży bezpieczeństwa państwa i narodu.

Potrzebę posiadania silnego lotnictwa w składzie nowoczesnych sił zbrojnych potwierdzają doświadczenia całego powojennego 35-lecia. Szybki rozwój nowych broni, w szczególności broni rakietowo-jądrowej, nie powoduje obniżenia roli lotnictwa. Zachowuje ono nadal pozycję niezastąpionego wykonawcy wielu zadań.

Jest rzeczą zrozumiałą, że pod wpływem rosnących wymagań lotnictwo ulega przeobrażeniom. Sprzyja temu postęp techniczny, który niesie z sobą wciąż nowe możliwości doskonalenia parametrów sprzętu lotniczego, z uwzględnieniem aktualnych i przewidywanych potrzeb pola walki. Jest to proces ciągły, a każda zmiana jakościowa w lotniczym sprzęcie technicznym jest obiektywnie realną przesłanką przyrostu określonych wartości bojowych lotnictwa. Wymiar przyrostu tych wartości zależy od stopnia wykorzystania w praktycznym działaniu technicznych, ogniowych i manewrowych walorów posiadanego sprzętu bojowego, a to z kolei wymaga zapewnienia zgodności poziomu przygotowania ludzi, z rosnącymi wymaganiami technicznymi.

Nasze lotnictwo ma nowoczesny sprzęt techniczno-bojowy. Szczycimy się zarówno tym sprzętem, jak i bardzo wysokim stopniem jego opanowania przez pilotów i personel służby inżynieryjno-lotniczej. Nasz personel latający podczas ćwiczeń imponuje precyzją pilotażu, taktycznego manewru, skutecznością ogniową i sprawnością działania.

Mamy wykwalifikowaną, a zarazem ofiarną i ambitną kadrę zawodową, która reprezentuje wysokie wartości ideowe, świadomą żołnierską dyscyplinę i jedność moralno-polityczną. Piloci, technicy, inżynierowie, personel różnych służb zabezpieczających szkolenie lotnicze oraz pracownicy sztabów, są świadomi niezbędności zapewniania coraz wyższej jakościowo gotowości i sprawności bojowej wojsk lotniczych.

Ludzie lotnictwa, zwłaszcza piloci, wybrali zawód trudny, w którym trwała motywacja i silna osobowość mają szczególne znaczenie. Świadomie związali swój los z lotnictwem wojskowym. Swoją wytrwałą pracą dla tego lotnictwa tworzą jego siłę bojową, a jednocześnie tworzą jego historię. Łączy ich wszystkich poczucie profesjonalnej wspólnoty i tradycyjna rzetelność zawodowa, wspólne rozwiązywanie problemów szkoleniowych i wychowawczych, które przynosi lotnicza codzienność oraz przezwyciężanie różnych obiektywnych i subiektywnych trudności. Łączy ich umiłowanie ojczystego kraju oraz stała troska o jego bezpieczeństwo i dalszy planowy rozwój. Patriotyczna postawa personelu wojsk lotniczych znajduje potwierdzenie w jego codziennym trudzie, w efektach działalności służbowej i społecznej.

Moc obronną naszego kraju pomnażają sojusze, które łączą nasze siły zbrojne, w tym także nasze lotnictwo, z siłami zbrojnymi bratnich krajów socjalistycznych. W szczególności ukształtowana w latach wojny przeciwko wspólnemu wrogowi bojowa przyjaźń ludowego lotnictwa polskiego z lotnictwem radzieckim jest nadal rozwijana i wzbogacana o nowe różnorodne formy współpracy. Zacieśnianiu profesjonalnych i osobistych więzi sprzyjają różnego rodzaju spotkania, wzajemne wymiany doświadczeń, a przede wszystkim wspólne ćwiczenia. Wysoko cenimy sobie tę wielokierunkową, przyjazną współpracę, której towarzyszy wzajemny szacunek i poważanie.

Istotną rolę w umacnianiu przyjaźni i współpracy naszego lotnictwa z lotnictwem wszystkich krajów wspólnoty socjalistycznej spełnia Układ Warszawski, łączący siły zbrojne bratnich krajów. W maju br. obchodziliśmy 25 rocznicę powołania tego polityczno-obronnego sojuszu, będącego ważnym czynnikiem procesów odprężeniowych i niezawodnym ubezpieczeniem wysiłków służących utrwalaniu pokoju. Ten braterski sojusz potęguje siły i możliwości obronne sprzymierzonych armii, a równocześnie jest źródłem inspiracji różnych form działania służącego pomnażaniu ich wartości bojowych. Lotnictwo polskie jest niezawodnym ogniwem tego sojuszu.

Świadomi swojej roli w systemie obronnym państw socjalistycznych, ofiarnie i wytrwale umacniamy gotowość bojową ludowego lotnictwa polskiego. Nieodzowność naszego żołnierskiego trudu wynika z realistycznej oceny sytuacji międzynarodowej. Forsowany przez kraje kapitalistyczne wyścig zbrojeń oraz nasilająca się ze strony wrogów socjalizmu presja propagandowo-dywersyjna, nakazują zachowanie czujności i umacnianie potencjału obronnego państw naszego układu. Żołnierze Wojsk Lotniczych traktują swoje zadania z głębokim zrozumieniem i poczuciem wysokiej odpowiedzialności za ich należyte wykonanie.

Ludzie w stalowych mundurach są cząstką narodu. W służbie państwu i narodowi, w użyteczności społecznej widzą swój podstawowy obowiązek. Żyją życiem całego społeczeństwa i uczestniczą w rozwiązywaniu wspólnych problemów. Są i będą nadal niezawodni w okazywaniu społeczeństwu pomocy w każdej potrzebie. Cała działalność wojsk lotniczych związana z budowaniem mocy obronnej ludowego państwa oraz liczne świadczenia na rzecz społeczeństwa i gospodarki narodowej są żołnierskim wkładem w rozwój i bezpieczeństwo socjalistycznej Ojczyzny.

gen. dyw. pil. TADEUSZ KREPSKI
DOWÓDCA WOJSK LOTNICZYCH



Spotkanie dowódcy Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Tadeusza Krepskiego z PILOTAMI ROKU

pierwszy lot bojowy





Płk dypl. rez. pil. Edward Chromy to żywa historia ludowego lotnictwa polskiego; przez trzydzieści lat pełnił w nim służbę od szeregowca do pułkownika dyplomowanego włącznie; zajmował różne odpowiedzialne stanowiska od dowódcy eskadry poczynając a na dowódcy dywizji lotniczej kończąc. Na zdjęciu po lewej: Edward Chromy jako kapitan pilot, zastępca dowódcy 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" (1947 r.); po prawej: Edward Chromy jako pułkownik dyplomowany (połowa lat siedemdziesiątych).

Kiedy na pierwszych wyzwolonych terenach naszego kraju obejmował władzę PKWN, na lotniskach usytuowanych w rejonie Lublina lądowały w połowie sierpnia samoloty z biało-czerwonymi szachownicami. Należały one do polskich jednostek lotniczych sformowanych w Związku Radzieckim. Piloci tych jednostek umieli nie tylko latać na nowoczesnych samolotach bojowych, ale zwalczać skutecznie wroga: w powietrzu i na ziemi. Przygotowani przez instruktorów radzieckich zdali wkrótce praktyczny egzamin, wykonując pierwszy lot bojowy w rejonie przyczółka warecko-magnuszewskiego w dniu 23 sierpnia 1944 r.

Od tego dnia — wprowadzenia do działań bojowych ludowego Lotnictwa Polskiego — rozpoczyna się dziennik lotów oraz meldunków bojowych i rozpoznawczych 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Zadanie postawione pilotom 1 pułku brzmiało: towarzyszyć parze samolotów Ił-2 z 611 pułku szturmowego na rozpoznanie w rejonie Warki. Warto w tym miejscu przypomnieć, iż 611 pułk z dniem 1 listopada 1944 r. przeformowany został na polski 3 Pułk Lotnictwa Szturmowego.

Pierwszy lot bojowy 23 sierpnia 1944 r. (w czasie od 8.30 do 9.30) wykonało czterech pilotów 1 pułku: ppłk pil. Jan Tałdykin, dowódca pułku (Jak-1, nr 42), ppor. pil. Witold Gabis z 2 eskadry (Jak-1, nr 24), por. pil. Oleg Matwiejew, szef strzelania powietrznego pułku (Jak-1, nr 12), chor. pil. Edward Chromy z 1 eskadry (Jak-1, nr 4).

Jedynym żyjącym pilotem spośród tych, którzy 23 sierpnia 1944 r. brali udział w pierwszym locie bojowym w rejonie Warki jest Edward Chromy. Jego nazwisko związało się ściśle z tworzeniem się, udziałem w walkach, a następnie rozwojem ludowego Lotnictwa Polskiego. Należy do nielicznych już weteranów 1 eskadry Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Gdy gen. Karol Świerczewski dekorował sztandar 1 pułku Orderem Virtuti Militari, przyjmował go wówczas z rąk generała — Edward Chromy już jako dowódca eskadry. Edward Chromy to żywa historia naszego lotnictwa ludowego: przez trzydzieści lat pełnił w nim służbę od szeregowca do pułkownika dyplomowanego włącznie; zajmował różne odpowiedzialne stanowiska od dowódcy eskadry poczynając a na dowódcy dywizji lotniczej kończąc. Był posłem na Sejm PRL. Ukończył Akademię Sztabu Generalnego WP. Otrzymał wiele wysokich odznaczeń wojskowych w tym Order Virtuti Militari II klasy, Order Krzyża Grunwaldu III klasy, Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski, Krzyż Walecznych, Order Wojny Ojczyźnianej I klasy, Order Czerwonej Gwiazdy. W połowie lat siedemdziesiątych przeszedł w stan spoczynku.

Na naszą prośbę, w pierwszych dniach sierpnia, odwiedził redakcję płk dypl. rez. pil. Edward Chromy. W przyjacielskiej rozmowie wspominaliśmy loty bojowe pułkownika, a szczególnie ten pierwszy — 23 sierpnia. Płk Edward Chromy — mimo upływu wielu lat — dobrze pamięta tamte dni.

— Ostatnim pilotem września 1939 r. był por. Edmund Piorunkiewicz, który jeszcze w pierwszych dniach października atakował z powietrza oddziały niemieckie. Walczył jako pilot SGO POLESIE gen. Franciszka Kleeberga. W niecałe pięć lat później, 16 sierpnia 1944 r. znalazł się Pan w nielicznej grupie pilotów 1 pułku, która jako pierwsza lądowała na lotnisku Dys, położonym na obszarze wyzwolonym spod okupacji hitlerowskiej. Nim nastąpił pierwszy lot bojowy trzeba było przylecieć do kraju...

— Start do kraju wyznaczony został na 16 sierpnia. Przed rozejściem się samolotów — po zakończonej odprawie na lotnisku w Gostomlu — dowiedziałem się, że przydzielono mnie do klucza dowództwa pułku. Miałem lecieć z por. Olegiem Matwiejewem. Ta decyzja była dla mnie dużym wyróżnieniem. W tym kluczu leciały trzy pary: poza mną ppłk Jan Tałdykin i ppor. Witold Gabis oraz kpt. Medard Konieczny i chor. Jerzy Kozak. Po starcie całego pułku okrążamy Kijów, zakręcamy i bierzemy kurs na ostatnie radzieckie lotnisko Włodzimierzec. Po uzupełnieniu paliwa lecimy na pierwsze polskie lotnisko Dys. Pod naszymi skrzydłami z wysokości 1500 m obserwujemy uważnie teren. Oto wreszcie naszym oczom ukazuje się rzeka Bug. Wkrótce ją przelatujemy. Jesteśmy znowu w kraju ojczystym, za którym codziennie tęskniliśmy i to przez kilka lat. Wkrótce minęliśmy Lublin i po kilku minutach lądujemy w Dysie. Razem z Matwiejewem kołujemy na skraj lotniska i ustawiamy się obok stogu zboża. Wyłączamy silniki, ale nie opuszczamy kabin. Mamy pełnić pierwsze bojowe zadanie pułku, osłaniać lotnisko i pobliski Lublin. Z kabiny obserwuję lądujące i kołujące Jaki pułku „Warszawa". Rozpiera mnie duma i radość: jestem nareszcie w domu.

— W Dysie przebywaliście zaledwie dwa dni?

— Już 18 sierpnia przelecieliśmy na lotnisko frontowe w Zadybiu Starym. Położone ono było w odległości 24 km od frontu. Z tego lotniska wystartowaliśmy do historycznego już dzisiaj lotu bojowego.

— Wydaje mi się, że naszym Czytelnikom należy się wyjaśnienie, dlaczego pierwszy lot bojowy 1 pułku wykonany został w rejonie Warki?

— Sytuacja naszych wojsk na przyczółku zwanym warecko-magnuszewskim była ciężka. Niemcy za wszelką cenę chcieli zlikwidować ten przyczółek, zdając sobie sprawę, że w przyszłości stanie się on podstawą wyjściową do natarcia na Warszawę. W rejon ten przybywały coraz to nowe dywizje. Nacierały one na polskie i radzieckie pozycje obronne. Zaopatrzenie i ewentualna ewakuacja wojsk walczących na przyczółku mogły odbywać się na kilku pontonowych mostach bombardowanych często przez lotnictwo niemieckie. Dowódcy 1 Armii WP zależało na osłonie lotniczej mostów i wojsk oraz na lotniczym rozpoznaniu tyłów hitlerowskich.

— Czy Pan przewidywał tak duże wyróżnienie; mam na myśli wyznaczenie Pana do grupy czterech pilotów, spośród czterdziestu, mającej wykonać pierwszy lot bojowy?

— Nie przewidywałem. Rano 23 sierpnia wezwany zostałem niespodziewanie na stanowisko dowodzenia. Na miejscu oprócz dowódcy pułku zobaczyłem Matwiejewa, Gabisa oraz dwóch radzieckich pilotów myśliwskich z 233 pułku. Płk Tałdykin powiedział wówczas jedno zdanie, które otwierało nową kartę w dziejach ludowego Lotnictwa Polskiego. Stwierdził on wówczas: otrzymaliśmy rozkaz wykonania osłony dwóch samolotów szturmowych przeprowadzających rozpoznanie przedpola pierwszej Armii Wojska Polskiego. Z kolei zabrał głos szef sztabu pułku.

— Także i w zadaniu lotu bojowego spotkało Pana wyróżnienie...

— Tak. Ja i Matwiejew stanowiliśmy grupę uderzeniową. Mieliśmy lecieć z przewyższeniem pięciuset metrów w stosunku do grupy osłonowej, którą stanowili Tałdykin i Gabis. Grupa bezpośredniej osłony miała lecieć dwieście metrów wyżej od Iłów, których zadaniem było rozpoznanie przedpola pierwszej armii. Dwaj radzieccy piloci myśliwscy — lecący ponad nami dwieście metrów — stanowili parę rezerwową.

— Zapewne podczas pierwszego lotu bojowego towarzyszyły Panu podniecenie, radość i duma?

— Tak. To były chwile, które pamięta się całe życie, do których wraca się z ogromnym sentymentem i które jak na taśmie filmowej nie tracą nic ze swych szczegółów. Oto siedzę w kabinie swego Jaka, w słuchawkach krzyżują się rozkazy i pytania. Wtem unosi się pod niebo zielona rakieta. Dwa Iły chorążego Mironienki ruszyły do przodu, za nimi Tałdykin z Gabisem. Potem ja z Matwiejewem ruszamy na start, za nami kołują dwa Jaki radzieckie. Tworzymy zwarty szyk bojowy. Najniżej, na wysokości 400 metrów lecą samoloty szturmowe. Dzień jest słoneczny, zachmurzenie minimalne. Przelatujemy nad szosą lubelską zatłoczoną kolumnami samochodów. Oto przed nami błyszcząca wstęga Wisły, po prawej natomiast ujście Pilicy. Po drugiej stronie Pilicy znajdują się Niemcy. Przelatujemy Wisłę i już znajdujemy się nad terenem przyczółka. Nadlatujemy nad Warkę, która jest w rękach niemieckich. Nagle przed nami, a raczej samolotami szturmowymi, wyrasta istna siatka z białych smug. To niemiecka artyleria przeciwlotnicza otworzyła huraganowy ogień przeciwko naszemu zwartemu szykowi bojowemu. Samoloty zmieniają kurs: na południe, potem na wschód i następnie na północ. My trzymamy się nad nimi, nieustannie ich osłaniając.

— Znamienne — jak sądzę — że Iły chorążego Mironienki nie tylko rozpoznawały, ale również atakowały Niemców?

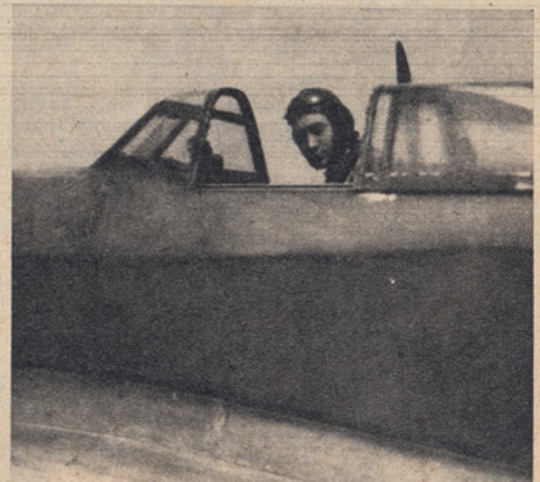
— Na ten lot Iły zabrały bomby oraz amunicję do broni pokładowej. Tam gdzie ogień przeciwlotniczy potęgował się chorąży Mironienko doszedł do wniosku, że Niemcy chcą coś ukryć przed nami. Rozpoznał zgrupowanie około sześćdziesięciu samochodów ciężarowych. Wykonał wtedy trzy ataki na zgrupowanie nieprzyjaciela. Po ostatnim — spoza koron drzew — buchnęły płomienie i zaczął się snuć gęsty dym. Otrzymujemy wiadomość, że zadanie zostało wykonane. Wracamy w ustalonym szyku. Wkrótce lądujemy w Zadybiu Starym.

— Jak Pan dzisiaj — z perspektywy 36 lat — ocenia pierwszy lot bojowy?

— Spodziewaliśmy się, iż zostaniemy zaatakowani przez niemieckie samoloty myśliwskie, które stacjonowały na kilku lotniskach. Walki powietrznej jednak nie było; zadanie wykonaliśmy. Był to ważny lot w historii naszego ludowego lotnictwa, a także w moim życiu jako pilota wojskowego. Wkroczenie do walki i ten fakt będący pierwszą kartą życiorysu bojowego ludowego lotnictwa ma dzisiaj po latach ogromną wymowę i wartość historyczną.

Rozmawiał **TADEUSZ MALINOWSKI**

Okres II wojny światowej: 1944 rok. Chorąży pilot Edward Chromy w kabinie samolotu myśliwskiego typu Jak. Na samolocie z numerem bocznym 4 wykonywał pierwszy lot bojowy w dniu 23 sierpnia 1944 r.





Pruszczu Gdańskim, podkreśla na wstępie naszej rozmowy duży wkład pracy w zorganizowanie obozu całego zarządu Aeroklubu Gdańskiego, a szczególnie jego członka z ramienia kuratorium — płk. mgr. Tadeusza Kowalewskiego.

— Obóz składa się z dwóch plutonów: szybowcowego i spadochronowego. W każdym plutonie są dwie grupy — początkujących i zaawansowanych. W sumie 10 dziewcząt i 70 chłopców.

Każdy dzień rozpoczyna się apelem, podczas którego następuje wciąganie flagi na maszt, odczytanie rozkazu dziennego, a także omówienie przebiegu dnia poprzedniego. Oprócz pochwał z ust komendanta, dowódców plutonów lub instruktorów, padają nieraz gorzkie słowa krytyki. Ot, chociażby wczoraj jeden z uczniów opuścił posterunek dyżurnego, aby nie stracić okazji do wykonania planowego lotu.

— Nasza młodzież jest gotowa wstawać nawet o czwartej rano, byle by tylko móc latać i skakać — mówi komendant obozu.

A co poza zajęciami na lotnisku?

Sopocie. Obaj uczą się latać pod kierunkiem instruktorki Elżbiety Kurkiewicz.

W grupie zaawansowanych wyróżnia się Wojciech Siudek. Jest uczniem IV klasy Liceum Ogólnokształcącego w Gdańsku. Wylaszował się rok temu, dziś lata na Musze Standard. Potrafi już wykonywać korkociąg i spiralę, przygotowuje się do dalszych figur pilotażowych. Ma za sobą również trzy skoki ze spadochronem. Plany na przyszłość? Uzyskanie zawodowej licencji pilota samolotowego i studia na Politechnice Gdańskiej.

17-letnia Mirosława Łuczak nie miała jeszcze 16 lat, gdy wstąpiła do Aeroklubu Gdańskiego. Dotychczas wylatała ponad 30 godzin na szybowcach i wykonała 17 skoków ze spadochronem. Wykonuje już loty termiczne na Musze Standard i loty bez widoczności na Ogarze. Bardzo lubi swych instruktorów szybowcowych — Jerzego Zarembę i Jerzego Bohusza oraz instruktora spadochronowego, Mariana Maciusiewicza.

W ubiegłym roku składała podanie o przyjęcie do Liceum Lotniczego w Dęblinie, lecz jako dziew-

LOTNICZE LATO '80

NA PRZEKÓR DESZCZOM...

Nie możemy napisać, jak co roku, że w minionych dwóch miesiącach lotniska aeroklubów tętniły życiem każdego dnia od rana do wieczora. Na skutek niemal ciągłych opadów, szczególnie w lipcu, dobrze rozwijało się życie towarzyskie w namiotach i świetlicach, brakowało natomiast dni lotnych dla pełnego zrealizowania planów szkoleniowych.

Na początku tegorocznego sezonu lotniczego były to plany ambitne, przewyższające możliwości ograniczone przecież funduszami, liczbą latającego sprzętu, w tym również szybowców szkolnych, a przede wszystkim niedostatkiem samolotów holujących.

Wymieńmy najważniejsze tylko przedsięwzięcia tego roku: obozy przysposobienia obronnego organizowane wespół z resortem oświaty i wychowania, obozy podstawowego szkolenia szybowcowego i spadochronowego, obozy szybowcowe i spadochronowe dla zaawansowanych, programowe szkolenia aeroklubowe, treningi członków pierwszej i drugiej ligi oraz członków kadry narodowej, wreszcie zawody okręgowe oraz mistrzostwa i zawody ogólnokrajowe.

Pewnego lipcowego dnia, który z rana zapowiadał się dość pogodnie, wybraliśmy się do Łodzi. Na lotnisku tamtejszego aeroklubu, oprócz uczestników rozgrywanych tam XXIV Spadochronowych Mistrzostw Polski, była zgrupowana młodzież z dwóch obozów szkoleniowo-obronnych: samolotowego dla 20 osób i szybowcowego dla 30 osób. Obydwa dla młodzieży szkół ponadpodstawowych. W chwili gdy czytacie te słowa, w Łodzi latają na samolotach uczniowie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego II stopnia.

Wtedy, na początku lipca, szef wyszkolenia Aeroklubu Łódzkiego instr. pil. Karol Gawora każdego dnia opracowywał plan w dwóch wariantach — teoretycznym i praktycznym. W dniu naszego pobytu w Łodzi zajęcia musiały odbywać się w hangarze. Zarówno przed południem, jak i po południu, padał obfity deszcz.

W kilka dni później wybraliśmy się do Gdańska. Na lotnisku Aeroklubu Gdańskiego już od bramy powitały nas rzędy namiotów i nowy, całkiem przyzwoity barak na pomieszczenia aeroklubowe. Kierownik obozu młodzieżowego z ramienia kuratorium oświaty i wychowania mgr Stanisław Grot oraz pełniący obowiązki kierownika Aeroklubu Gdańskiego mjr rez. pil. Eugeniusz Betlejemski wprowadzili nas w tok szkolenia i wychowania zgrupowanej tu młodzieży.

Magister Grot, na co dzień dyrektor szkoły podstawowej numer 2 w

Program szkolenia lotniczego przeplata się z przedsięwzięciami wychowawczo-rekreacyjnymi. Organizowane są konkursy piosenki marszowej, wyświetlanie filmów, zwiedzanie miejsc pamięci narodowej, a także wyjazdy do patronackiej jednostki lotniczej na terenie POW. Podczas ostatniej wizyty uczniowie obejrzeli hangar wraz z pomieszczeniami warsztatowymi, stację meteorologiczną oraz zapoznali się z budową i eksploatacją wojskowych samolotów i śmigłowców.

Plany zajęć szkoleniowych są wywieszane na korytarzu, a więc w miejscu dostępnym dla każdego. Czytamy tam, że zaawansowani szybownicy muszą w ciągu miesiąca zapoznać się z podziałem przestrzeni powietrznej, nauczyć się wykonywania lotów bez widoczności ziemi, poznać właściwości lotów termicznych, falowych i żaglowych, a poza tym doskonalić wcześniej już nabyte umiejętności.

Prosimy o przedstawienie nam uczestników obozu najlepszych w szkoleniu.

W plutonie szybowcowym, w grupie początkujących są nimi Mieczysław Pieczonka i Dariusz Mazur. Pierwszy jest uczniem III klasy Liceum Budowy Okrętów w Gdańsku-Wrzeszczu, drugi — uczniem Liceum im. Bolesława Chrobrego w

czyna nie została przyjęta. Napisała więc dwa raporty do ministra obrony narodowej z prośbą o przyjęcie do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Z biciem serca i z iskierką nadziei czeka na odpowiedź, powołując się na precedens, że przecież Zofia Andrychowska, Irena Karpik, Halina Dudek...

— Bardzo imponuje mi prędkość, stąd pragnienie latania na samolotach odrzutowych — mówi Mirka — ale jeśli nie dostanę się do Dęblina, to po maturze będę zdawać na Politechnikę Rzeszowską, a stamtąd — do LOTU!

W samo niedzielne południe dojeżdżamy na lotnisko Aeroklubu Elbląskiego. Poza szkoleniem klubowym odbywa się tu kurs szybowcowy w ramach LPW I stopnia oraz kurs spadochronowy dla młodzieży. Chłopcy z domu wychowawczego stanowią połowę grupy. Druga połowa — to młodzież szkolna Elbląga.

— Tak jest dobrze — mówi kierownik Aeroklubu Elbląskiego inż. Jerzy Felde — nie możemy przecież tworzyć dwóch hermetycznych grup. O koleżeństwie chłopców, ich chęci latania i skakania świadczy fakt, że wielu z nich powraca tu po roku nawet z bardzo odległych od Elbląga zakątków Polski.

Należy podziwiać ambicje i niestygnący zapał kilkunastoosobowej kadry tego aeroklubu. Należy on do





najmniejszych w Polsce, ale trudności ma za to odwrotnie proporcjonalne. Już po raz czwarty organizuje się tu, wspólnie z kuratorium oświaty i wychowania, obóz spadochronowy dla młodzieży trudnej. Dobra współpraca z władzami oświatowymi, właściwa atmosfera wśród kadry kierowniczej i instruktorskiej stwarzają nadzieję na jeszcze lepszą pracę wychowawczą. Podstawowa trudność — to zakwaterowanie młodzieży w mieście, a nie — jak gdzie indziej — na lotnisku. Podraża to koszty utrzymania i pochłania znaczną część funduszów, które można by przeznaczyć na przykład na paliwo, a tym samym zwiększyć intensywność szkolenia.

Chociażby do takiego poziomu, jaki zastaliśmy w Aeroklubie Warszawskim.

Wiele pisano dotychczas na temat tułaczki tego aeroklubu po obcych lotniskach. W bieżącym roku całe szkolenie aeroklubowe i w ramach obozowej akcji letniej przeniesiono na lądowisko w Przasnyszu. Warunki tu nie najlepsze, na posiłki trzeba jeździć do miasta, a i chłopi zbierający siano lubią wygrażać grabiami przelatującym samolotom i szybowcom.

Ale komendant obozu, mjr pil. mgr Andrzej Ciastoń z pełną konsekwencją realizuje plan szkolenia lotniczego, chyba że przeszkodzi mu zła pogoda. W dniu kiedy tam zawitaliśmy, latali wszyscy: uczestnicy szybowcowego LPW dla początkujących i dla zaawansowanych, członkowie spadochronowego obozu przysposobienia obronnego dla początkujących i zaawansowanych, piloci aeroklubowi. Latało więc wszystko, co miało skrzydła, z wyjątkiem wyczynowych Jantarów.

Zastępca komendanta do spraw wychowawczych, mjr rez. mgr Eugeniusz Wodzyński, chociaż chodzi w zielonym mundurze, serce już ma lotnicze. Podziela zdanie majora Ciastonia, że gdy jest dobra pogoda, to najważniejsze jest latanie, a na przedmioty z zakresu szkolenia obronnego przyjdzie czas, gdy się rozpada, o co zresztą w tym sezonie nietrudno.

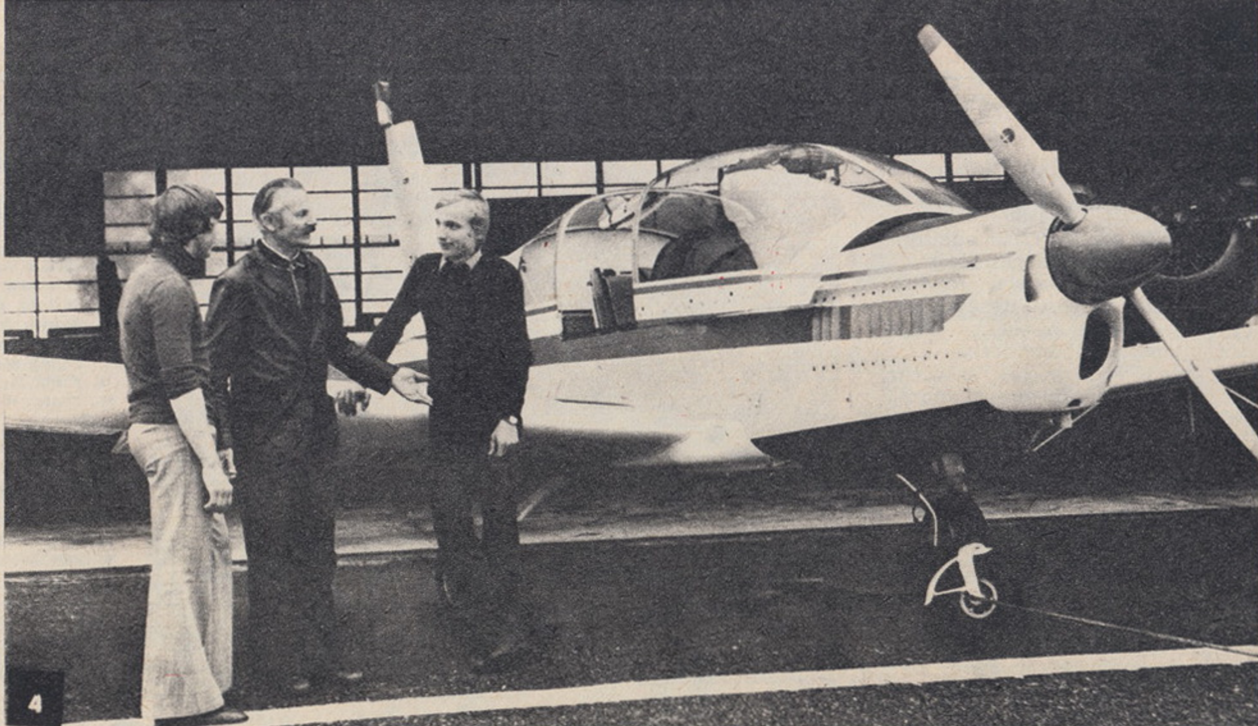
Jeśli ktoś wątpi, że dzieci idą śladami rodziców, powinien w lipcu przyjechać tam, gdzie szkolenie prowadzi Aeroklub Warszawski. Zastałby zasłużonego instruktora społecznego AW Romualda Woszczerowicza wraz z 16-letnim synem Bogdanem, który jest uczestnikiem kursu szkolenia podstawowego na szybowcach. Porozmawiałby z 17-letnią Anetą Paszycówną, córką znanej szybowniczki. Aneta szykowała się do swego dwunastego lotu na Bocianie wraz z instruktorem Januszem Cioszkiem.

Najmłodsze dziecię lotnicze miało zaledwie... 4 miesiące! Była to Agatka, córeczka instruktorki Małgorzaty Sokołowskiej, która wraz z mężem Włodzimierzem szkoliła tam warszawską młodzież.

Wśród instruktorów — zawsze pogodny i z niewyczerpanym repertuarem dowcipów Włodzimierz Chmielewicz, Agnieszka Łuczyńska i trzech Mirosławów: Zalewski, Kapitan i Kisly. Wśród wyróżniających się uczniów — Jacek Jaśkowski, Radosław Szymański, Ireneusz Kunka i inni. Startujące i lądujące samoloty utrudniają rozmowę.

Serce rosło, gdy patrzyło się, jak sprawnie funkcjonowała „lotnicza szkoła" Aeroklubu Warszawskiego. Na przekór złej pogodzie i na przekór trudnościom, których los (i nie tylko los!) nie szczędzi temu aeroklubowi. Ale czy tylko jemu?

BOLESŁAW GACZKOWSKI





1. 17-letnia Mirka Łuczak, uczennica Liceum Ogólnokształcącego w Gdyni chce zostać pilotką wojskową. Na razie lata na ulubionym Piracie
2. Gdy nie ma zgody na wykonywanie lotów, słuchacze LPW-1 zorganizowanego na lotnisku Aeroklubu Gdańskiego trenują na ziemi
3. Instruktor Aeroklubu Łódzkiego Paweł Agaciak (pierwszy z prawej) słusznie uważa, że szybownikowi nie może wystarczyć tylko znajomość urządzenia kabiny szybowca. Uczniowie muszą również wiedzieć, jak zbudowane są przyrządy pokładowe i na jakiej zasadzie pracują
4. Szef wyszkolenia AŁ – instr. pil. Karol Gawora (w środku) z dumą pokazuje swym uczniom – Arturowi Krzanowskiemu i Dariuszowi Dybce samolot Zlin 142
5. W ramach pomocy sąsiedzkiej An-2 z Aeroklubu Gdańskiego wywozi uczestników obozu spadochronowego w Aeroklubie Elbląskim. Ci chłopcy będą skakać po raz pierwszy
6. Takiej dynamiki lotów jak na jednym z lądowisk Aeroklubu Warszawskiego jeszcze nie widzieliśmy w tym roku. Uznaje się tu zasadę, że w pogodnym dniu nie ma ważniejszych spraw niż latanie
7. Bardziej zaawansowani szybownicy – uczestnicy obozu przysposobienia obronnego w Aeroklubie Warszawskim, studiują trasę przelotu docelowo-powrotnego

Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI (7)







II MISTRZOSTWA POLSKI W WIELOBOJU SPADOCHRONOWYM
Mielec ● 15–20 lipca 1980 r.

Klasyfikacja indywidualna:

1. Bogdan Oleszczuk, (WKS Zawisza I) — 4 201 pkt;
2. Stanisław Werbel (WKS Zawisza I) — 3 945 pkt;
3. Edward Pawłowski (WKS Zawisza II) — 3 938 pkt;
4. Waldemar Kowalaszek (WKS Zawisza I) — 3 907 pkt;
5. Wiesław Starzec (Aer. Mielecki) — 3 873 pkt;
6. Witold Ignaciak (WKS Zawisza II) — 3 757 pkt;
7. Jakub Kiepura (Aer. Częstochowski) — 3 563 pkt;
8. Zbigniew Marciniak (WKS Zawisza II) — 3 489 pkt;
9. Piotr Dąbrowski (WKS Zawisza) — 3 453 ptk;
10. Piotr Brendler (WKS Wawel) — 3 415 pkt.

Sklasyfikowano 61 zawodników.

Klasyfikacja zespołowa:

1. WKS Zawisza I — 15 484 pkt; 2. WKS Zawisza II — 14 769 pkt; 3. Aeroklub Mielecki — 13 467 pkt; 4. WKS Wawel — 13 291 pkt; 5. Węgry — 12 365 pkt; 6. WKS Orlęta — 12 205 pkt; 7. Aeroklub Podkarpacki — 11 025 pkt; 8. Aeroklub Krakowski — 10 907 pkt; 9. Aeroklub Gliwicki — 10 828 pkt; 10. Aeroklub Ziemi Zamojskiej — 10 198 pkt.

Sklasyfikowano 18 zespołów.

WIELOBÓJ OPTYMIZMU

Coraz popularniejszy staje się w naszym kraju wielobój spadochronowy. Ta bardzo wszechstronna dyscyplina znajduje coraz więcej sponsorów i co najważniejsze, garną się do niej coraz liczniejsze zastępy usportowionej młodzieży. Przed kilkunastu laty Aeroklub Mielecki nieśmiało, ale zaczął organizować zawody ogólnopolskie w tej dyscyplinie. Z czasem krzepli mieleccy organizatorzy imprezy, rozszerzało się grono zwolenników wieloboju, coraz liczniej stawali na starcie zawodnicy. Wreszcie polscy wieloboiści zaczęli się liczyć na arenie międzynarodowej. W br. rozegrano w wiernym tej dyscyplinie Mielcu **II Mistrzostwa Polski w Wieloboju Spadochronowym.** Startowała w nich niebagatelna już liczba 61 zawodników z 15 aeroklubów regionalnych, 3 Wojskowych Klubów Sportowych i z Węgier. W konkurencji zespołowej rywalizowało 18 trzyosobowych drużyn. Dwie drużyny wystawił WKS Zawisza, który jest w kraju klubem wiodącym w wieloboju spadochronowym. Wszyscy zawodnicy nie mieli więcej niż 25 lat życia, co było jednym z warunków uczestnictwa w mistrzostwach Polski.

Mistrzostwa wykazały, że wielu czołowych spadochroniarzy kraju potrafi także celnie strzelać oraz szybko pływać i biegać. Ci natomiast, których można nazwać strzelcami, pływakami lub biegaczami pokazali, że nieobce są im umiejętności celnych skoków spadochronowych.

Rywalizacja wszechstronnej młodzieży rozpoczęła się od indywidualnych skoków spadochronowych (z wysokości 800 m z opóźnieniem do 5 s) na celność lądowania. Maksymalne liczby po 1 200 punktów zdobyli **Jakub Kiepura** (Aeroklub Częstochowski) i **Bogdan Oleszczuk** (WKS Zawisza I). Niewiele ustępowali im: **Waldemar Kowalaszek** (WKS Zawisza I) — 1 199 pkt. oraz **Stanisław Werbel** (WKS Zawisza I) i **Zdzisław Zalewski** (WKS Orlęta) — obaj po 1 197 pkt. Zespołowo: 1. **WKS Zawisza I** — 3 596 pkt; 2. **WKS Wawel** — 3 535 pkt; 3. **WKS Zawisza II** — 3 386 pkt.

Drugą konkurencją były skoki grupowe (z wysokości 1 000 m, z opóźnieniem do 10 s) na celność lądowania. Najcelniej skakały zespoły wojskowe. Punktacja: 1. **WKS Zawisza II** — 3 585 pkt. (na 3 600 możliwych); 2. **WKS Wawel** — 3 545 pkt; 3. **WKS Zawisza I** — 3 431 pkt. Na czwartym miejscu był **Aeroklub Mielecki** — 3 429 pkt, a na piątym — **Aeroklub Podkarpacki** — 3 420 pkt.

W konkurencjach nielotniczych zwyciężyli: w strzelaniu (odległość 50 m, 20 strzałów, pozycja leżąca, bez podpórki) — **Bogdan Oleszczuk** (WKS Zawisza I) — 1 030 pkt i **WKS Zawisza I** — 830 pkt; w pływaniu (100 m stylem dowolnym) — **Bogdan Oleszczuk** (WKS Zawisza I) — 1 109 pkt i **WKS Zawisza I** — 3 095 pkt; w biegu przełajowym na dystansie 3 000 m — **Stanisław Werbel** (WKS Zawisza I) — 955 pkt i **WKS Zawisza I** — 2 532 pkt.

W punktacji ogólnej, którą podajemy oddzielnie, indywidualnie na czterech czołowych miejscach znaleźli się wieloboiści **WKS Zawisza**, a klasą dla siebie był zdecydowany zwycięzca zawodów, **Bogdan Oleszczuk.** Jest to zawodnik, który równie dobrze skacze ze spadochronem jak strzela i pływa. Jeśli poprawi jeszcze rezultaty w biegu przełajowym, będzie wieloboistą najwyższej klasy międzynarodowej. Piąty był **Wiesław Starzec** z Mielca, pierwszy reprezentant aeroklubów, także wielce utalentowany wieloboista, mający już za sobą sukcesy międzynarodowe. Tym razem zawiódł w strzelaniu, które zwykle jest jego mocną bronią. Drugim wieloboistą aeroklubowym, który wdarł się do pierwszej dziesiątki był **Jakub Kiepura** z Częstochowy, dobry spadochroniarz i pływak, gorszy w strzelaniu i biegu.

Zespołowo **pierwsza drużyna Zawiszy** nie dała szans przeciwnikom a jej w miarę groźnym rywalem był tylko **drugi zespół tego samego klubu.** Sukces odniosła drużyna **Aeroklubu Mieleckiego,** zajmując 3 miejsce. Węgierscy goście zajęli w klasyfikacji zespołowej dość wysokie **6 miejsce**, a indywidualnie uplasowali się na następujących miejscach: **11. A. Szekely, 20. A. Dudas, 27. K. Liptor.**

Z mistrzostw Polski w Mielcu powiało więc wielobojowym optymizmem. Mistrzostwa potwierdziły, że ta zaliczana do sportów obronnych dyscyplina rozwija się coraz bardziej dynamicznie, że podnosi się jej poziom sportowy, że mamy już liczne grono zawodników wysokiej klasy, i jeszcze liczniejsze i wielce obiecujące zaplecze. Jeśli Wojskowe Kluby Sportowe na czele z Zawiszą, a zwłaszcza aerokluby regionalne stworzą zawodnikom jeszcze lepsze niż dotąd warunki treningu, możemy liczyć na sukcesy międzynarodowe najlepszych polskich wieloboistów spadochronowych i dalszą popularyzację tej trudnej, ale jakże wszechstronnej, pożytecznej i pięknej dyscypliny.

HEK

RZESZOWSKI ZLOT

III Krajowy Rzeszowski Zlot Samolotowy stał pod znakiem deszczu. Na nic zdało się precyzyjne przygotowanie przez kierownika sportowego zawodów Zdzisława Dudzika sześciu zaplanowanych konkurencji. W rejon na południe od Rzeszowa nie dało się lecieć, bowiem ciężkie chmury prawie stykały się z pagórkowatym terenem. A tam były także obiekty do zidentyfikowania na podstawie zdjęć, wykonanych przed zawodami. Trzeba więc było wytyczać i obliczać dodatkowe trasy w płaskim rejonie na północ od Rzeszowa. Byłoby z tym pół biedy, gdyby nie deszcz, który padał i padał w całym rejonie. Trzeba więc było czekać cierpliwie na przejaśnienia i wykradać nie sprzyjającej pogodzie godziny jakiej takiej widzialności. Nie obyło się jednak bez lotów przy bardzo trudnej, deszczowej pogodzie, która zaskakiwała samoloty w powietrzu.

To, że w tych warunkach udało się przeprowadzić trzy konkurencje i rozegrać zawody, jest sukcesem zawodników i organizatorów deszczowego zlotu.

Rzeszowskie zawody, tak jak prawie wszystkie od dłuższego czasu zawody w naszym kraju, toczyły się pod dyktando reprezentantów Polski na mistrzostwa świata. I tym razem cztery reprezentacyjne załogi szykujące się do startu w III Samolotowych Rajdowych Mistrzostwach Świata w Aschaffenburgu nie dały najmniejszych szans rywalom i zajęły cztery czołowe miejsca w ogólnej klasyfikacji zawodów. Oby tak było i w mistrzostwach świata.

Trener kadry narodowej Zdzisław Dudzik nie był jednak zadowolony w pełni ze swych podopiecznych. Wszystkie cztery reprezentacyjne załogi: W. Świadek — A. Korzeniowski, J. Baran — W. Nycz, E. Popiołek — A. Bylok i K. Lenartowicz — M. Wajda popełniły sporo podstawowych błędów, co na miesiąc przed mistrzostwami świata nie powinno już mieć miejsca. Cała nadzieja w tym, że ostatnie tygodnie przed najważniejszym występem nasi reprezentanci spędzili na intensywnym treningu w kraju i w RFN, dokąd na wspólny trening zaprosili ich gospodarze mistrzostw świata.





Zwycięska załoga w III Krajowym Rzeszowskim Zlocie Samolotowym: Witold Świadek (z lewej) i Andrzej Korzeniowski



Samoloty zawodnicze na lotnisku Aeroklubu Rzeszowskiego
Zdjęcia: A. Kisielewska-Staryszak, B. Koszewski i H. Kucharski (2)

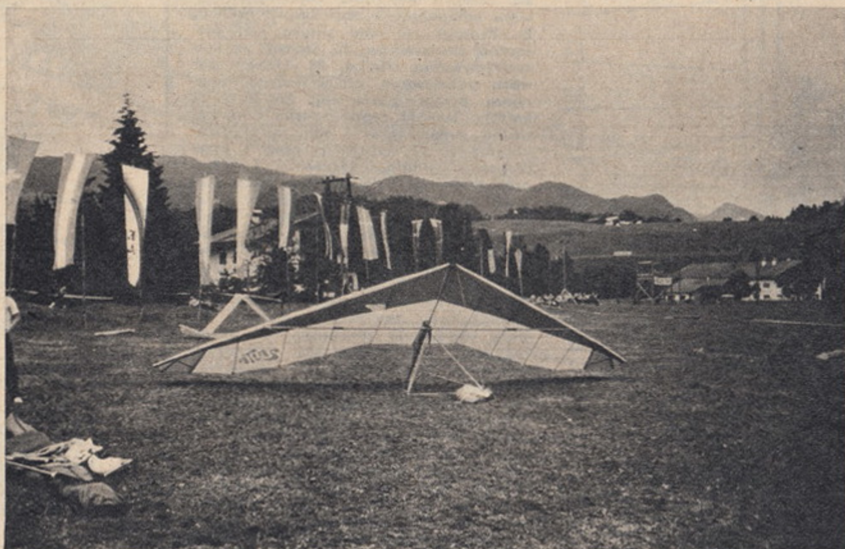
LOTNIOWE MISTRZOSTWA EUROPY



Na II Lotniowe Mistrzostwa Europy, które odbyły się w dniach 21–29 czerwca br. w Kössen (Austria) przybyło 107 pilotów z 22 krajów, w tym 5 z Jugosławii, 5 z Węgier, 1 z Bułgarii i 1 z Czechosłowacji. Niestety, w mistrzostwach nie startowali reprezentanci Polski. Po pięciu kolejkach lotów w klasie FAI-1 pozostało 45 pilotów oraz 12 pilotów w klasie FAI-2. W poszczególnych lotach punktowano celność lądowania, loty na zadany i deklarowany czas, manewry oraz przelecianie odległości. Ogółem piloci wykonali po 9 lotów w obu klasach. Czołowe lokaty wywalczyli:

KLASA 1: 1. Gerard Thevenot (Francja) – lotnia Atlas; 2. Walti Schonauer (Szwajcaria) – Firebird; 3. Graham Hobson (Wielka Brytania) – Atlas; 4. Otfierd Heinelt (RFN) – Wings; 5. Josef Guggenmos (RFN) – Wings; 6. Boas Villas (Portugalia) – Moyes Mega; 7. Joell Belin (Francja) – Atlas; 8. Graham Slater (Wielka Brytania) – Atlas; 9. Wolfgang Zach (Austria) – Steinbach; 10. Hermann Dagn (Austria) – Moyes.

KLASA 2: 1. Nike De Glanville (Francja); 2. Johnny Carr (Wielka Brytania); 3. Per Digranes (Norwegia); 4. Wolfgang Hartl (Austria); 5. Hans Olchewsky (RFN) – wszyscy na lotniach typu Fledge II.



Lotnie mistrzów Europy: wyżej – ATLAS (francuska); obok – FLEDGE II (amerykańska)
Zdjęcia autora

W porównaniu z poziomem latania demonstrowanym na ubiegłorocznych Lotniowych Mistrzostwach Świata w Grenoble, tegoroczne mistrzostwa Europy ujawniły dalszy postęp w poziomie latania i wykonywania ciasnych i szybkich manewrów. Na postęp ten składają się dwa czynniki – techniczny, związany z rozwojem sprzętu oraz ludzki, związany z doskonaleniem umiejętności pilotażowych. Podkreślić jeszcze należy, że w lataniu zawodniczym na lotniach decydującą rolę odgrywają predyspozycje psychofizyczne i zręczność fizyczna pilota, koordynacja ruchów jego ciała i orientacja przestrzenna, połączona z doskonałym wyczuciem przyspieszeń. Odróżnia to pilotaż lotniowy od innych form latania. Stąd sport lotniowy staje się coraz szerzej instrumentem rekrutacji, a następnie surowej selekcji najbardziej uzdolnionych kandydatów do latania na szybowcach i samolotach. Również z tego powodu lotniarstwo przestaje być domeną doraźnego wyczynu i rozgłosu.

W czasie zawodów wyższość wykazały lotnie mające odpowiednio dobrane własności sprężyste i rozkłady sztywności szkieletu, bardzo czułe na najmniejsze wychylenie ciała pilota. Wielki sukces odniosła francuska lotnia Atlas, bez odciągów na krawędzi natarcia, na której zwyciężył Gerard Thevenot. Lotnia ta jest pod tym względem podobna do wcześniej od niej opracowanej i wystawianej w tym roku w stoisku PZL na Targach Poznańskich polskiej lotni Z-78.

Lotnie Atlas zapowiadały się dobrze już na mistrzostwach świata w Grenoble. Obecnie aż czterech pilotów z różnych krajów, latających na tych lotniach, znalazło się w pierwszej dziesiątce lotni klasy 1. Na tych lotniach latali wszyscy reprezentanci Wielkiej Brytanii. Należy podkreślić, że ekipy jugosłowiańska i węgierska miały w swojej dyspozycji zakupione wcześniej lotnie Atlas, a gospodarze przyszłorocznych mistrzostw świata, Japończycy nabyli licencję na produkcję tych lotni.

Lotnia Atlas była już opisywana w „Skrzydlatej Polsce". Dodam tylko, że ma w pełni profilowe żebra z rurek duralowych i produkowana jest w trzech wielkościach o powierzchni 14, 16 i 18 m^2, tak aby utrzymać dość wysokie jak dla lotni obciążenie powierzchni ok. 6,5 kg/m^2. Jak wykazuje praktyka zawodnicza, ta wartość jest obecnie optymalna, co jest istotne również dla latania zawodniczego w naszym kraju.

Pragnę podkreślić, że tzw. lotnie bezdźwigarowe w dalszym ciągu nie spełniają nadziei i żadna z nich nie znalazła się w pierwszej dziesiątce mistrzostw Europy. Obserwacje wskazują, że mimo niezłych doskonałości istnieje niewidzialna przeszkoda uniemożliwiająca osiąganie na nich dobrych wyników zawodniczych. Prawdopodobnie leży ona w ich niekorzystnym rozkładzie masy i sztywności szkieletu oraz we własnościach sprężystych, innych od lotni dźwigarowych, co rzutuje na zdolności manewrowe i zakresy prędkości.

Doc. dr inż. JERZY WOLF

W III Krajowym Rzeszowskim Zlocie Samolotowym triumfowali wicemistrzowie świata, **Witold Świadek** i **Andrzej Korzeniowski.** Moralnymi zwycięzcami imprezy była jednak załoga **Jan Baran — Wacław Nycz,** która w jednej z konkurencji pomyliła się w obliczeniach o minutę i z taką różnicą czasu meldowała się na punktach kontroli czasu, łapiąc oczywiście punkty karne, ku swojemu późniejszemu zdziwieniu. Cóż, gapowe kosztuje.

W sporej odległości punktowej za reprezentacją uplasowała się następna grupa pilotów, a na ich czele obiecująca młodzież: **Jerzy Pepera, Lech Kowalski, Mirosław Rachwał, Włodzimierz Skalik** i **Andrzej Marszałek** ze swymi równie obiecującymi, drugimi pilotami. To był bardzo optymistyczny akcent rzeszowskiej próby czołowych pilotów rajdowych kraju.

Zawody rozegrano zgodnie z ogólnie obowiązującym obecnie regulaminem imprez ogólnopolskich, na które składają się próby: obliczeniowa, nawigacyjna, rozpoznania i lądowania. Tolerancja na znanych punktach kontroli czasu wynosiła 5 s, a na nie znanych — 15 s. W jednej z konkurencji trzeba było drugą część trasy wykreślić (i dokładnie przelecieć) na podstawie współrzędnych geograficznych i namiarów radionawigacyjnych.

Zwycięzcami poszczególnych konkurencji były załogi. I — **J. Baran — W. Nycz;** II — **K. Lenartowicz — M. Wajda;** III — **W. Świadek — A. Korzeniowski.** Z reprezentantów kraju poza czwartym miejscem były tylko załogi: W. Świadek — A. Korzeniowski (5 miejsce w II konkurencji) i K. Lenartowicz — M. Wajda (11 miejsce w III konkurencji). Reprezentantów rozdzieliły natomiast załogi: J. Pepera — B. Weklar (2 miejsce w II konkurencji) i K. Mucek — R. Szylberg (4 miejsce w III konkurencji).

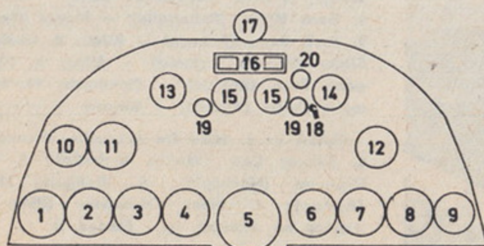
Zawodnicy latali na samolotach: **PZL-101 Wilga** (7 załóg, w tym wszyscy reprezentanci na mistrzostwa świata), **Zlin-42M** (8), **Jak-12** (3), **PZL-101 Gawron** (1) i **Zlin-142** (jeden — startowała na nim załoga K. Mucek — R. Szylberg, inaugurując niejako starty zawodnicze w naszym kraju na tej nowej wersji Zlina).

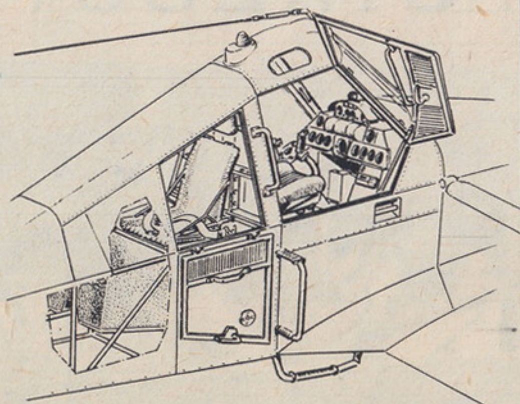
Aeroklub Rzeszowski stanął na wysokości zadania jako organizator zawodów. Wspierały go wydatnie miejscowe zakłady pracy i instytucje, zwłaszcza Ośrodek Szkolenia Personelu Lotniczego. Społecznie pracowała komisja sędziowska.

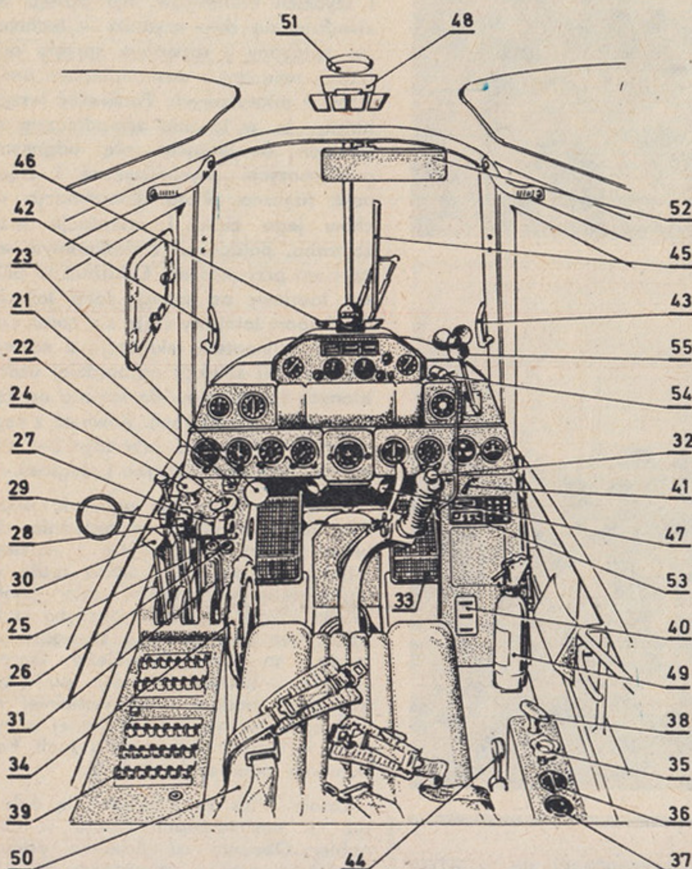
HEK

III KRAJOWY RZESZOWSKI ZLOT SAMOLOTOWY
Rzeszów ● 21–27 lipca 1980 r.

Miejsce	Załoga (pilot — II pilot)	Aeroklub	Punkty
1.	Witold Świadek — Andrzej Korzeniowski	Rzeszów — Toruń	3 381,0
2.	Jan Baran — Wacław Nycz	Rzeszów	3 322,1
3.	Edward Popiołek — Andrzej Bylok	Bielsko-Biała	3 290,1
4.	Krzysztof Lenartowicz — Marian Wajda	Kraków	3 243,6
5.	Jerzy Pepera — Bogdan Węklar	Krosno	3 050,1
6.	Lech Kowalski — Dariusz Pacek	Dęblin	3 041,5
7.	Mirosława Rachwał — Bożena Libera	Kraków	2 999,1
8.	Włodzimierz Skalik — Mariusz Tajchman	Częstochowa	2 967,5
9.	Andrzej Marszałek — Krzysztof Wyskiel	Rzeszów	2 950,5
10.	Krzysztof Mucek — Roman Szylberg	Łódź	2 946,5
11.	Leszek Matuszek — Krzysztof Bryzgalski	Bielsko-Biała	2 913,1
12.	Andrzej Szymański — Andrzej Dura	OSPL Rzeszów	2 711,1
13.	Zbigniew Chrząszcz — Waldemar Maleszko	Wrocław	2 667,7
14.	Mieczysław Litwińczyk — Jarosław Mosiejewski	Białystok	2 638,7
15.	Ryszard Naturalny — Krzysztof Koniecki	Częstochowa	2 615,6
16.	Zbigniew Zajdel — Adam Ćmiel	Rzeszów	2 553,1
17.	Jerzy Wołkowycki — Piotr Wojda	Białystok	2 511,7
18.	Marian Zubek — Janusz Winiarski	Nowy Targ	2 091,6
19.	Mirosław Gowkielewicz — Marek Kubiak	Olsztyn	1 888,6
20.	Józef Makowski — Mateusz Szmyt	Toruń	1 201,1





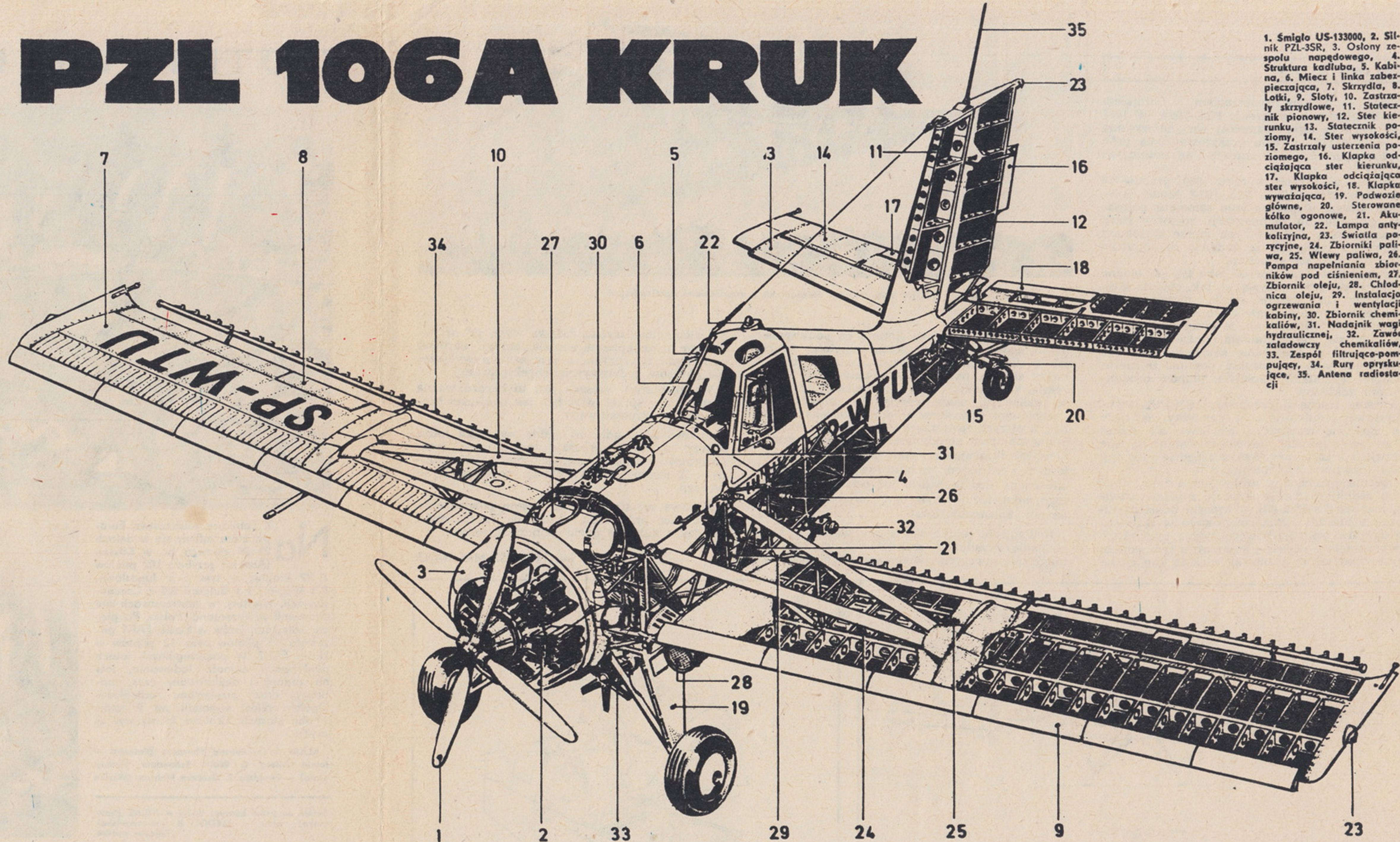


KABINA PILOTA

1. Wariometr, 2. Wysokościomierz, 3. Prędkościomierz, 4. Zegar czasowy, 5. Sztuczny horyzont, 6. Zakrętomierz, 7. Wskaźnik girobusoli, 8. Wskaźnik kontrolera silnika, 9. Wskaźnik temperatury powietrza wlotowego do gaźnika, 10. Obrotomierz, 11. Wskaźnik ciśnienia ładowania, 12. Wskaźnik temperatury głowic silnika, 13. Wskaźnik wagi hydraulicznej zbiornika chemikaliów, 14. Wskaźnik ciśnienia chemikaliów, 15. Wskaźniki paliwomierzy, 16. Tabliczka sygnalizacji świetlnej: „przeciągnięcie – silnik – rozrusznik", 17. Busola magnetyczna, 18, Wyłącznik napełniania zbiorników paliwa. 19. Lampki sygnalizujące resztę paliwa. 20. Lampka kontrolna zamknięcia zaworu odcinającego napełnianie paliwa, 21. Przycisk rozruchu silnika, 22. Wyłącznik iskrowników, 23. Uchwyt zaworu zatrzymywania silnika, 24. Uchwyt zaworu paliwowego. 25. Wyłącznik awaryjnej pompy paliwowej, 26. Przycisk kontroli lampek sygnalizacyjnych ogrzewania rurki Pitota i nadajnika przeciągnięcia, 27. Dźwignia gazu z przyciskami: „radio, włączenie i wyłączenie dozownika", 28. Dźwignia sterowania regulatorem obrotów, 29. Dźwignia sterowania przysłoną chłodnicy oleju, 30. Dźwignia podgrzewania gaźnika, 31. Dźwigienka blokowania dźwigni sterowania silnikiem, 32. Drążek sterowy z dźwignią hamowania kół i przyciskiem zrzutu awaryjnego chemikaliów, 33. Pedały orczyka, 34. Koło sterowania trymetrem, 35. Zawór instalacji powietrznej, 36. Manometr instalacji powietrznej, 37. Manometr hamulców kół, 38. Pompka zastrzykowa, 39. Pulpit wyłączników instalacji elektrycznej, 40. Licznik godzin pracy silnika, 41. Pokrętło mieszacza powietrza doprowadzonego do kabiny, 42. Uchwyt zrzutu awaryjnego drzwi lewych, 43. Uchwyt zrzutu awaryjnego drzwi prawych, 44. Dźwignia otwierania pokrywy zbiornika chemikaliów, 45. Wycieraczka szyby, 46. Nawiewnik na szybę, 47. Dysze nadmuchu na nogi pilota, 48. Nawiewnik na głowę pilota. 49. Gaśnica, 50. Fotel, 51. Lampa sufitowa, 52. Zasłona przeciwsłoneczna, 53. Radiostacja, 54. Złącze hełmofonu, 55. Wentylator kabinowy.



PZL 106A KRUK



1. Śmigło US-133000, 2. Silnik PZL-3SR, 3. Osłony zespołu napędowego, 4. Struktura kadłuba, 5. Kabina, 6. Miecz i linka zabezpieczająca, 7. Skrzydła, 8. Lotki, 9. Sloty, 10. Zastrzały skrzydłowe, 11. Statecznik pionowy, 12. Ster kierunku, 13. Statecznik poziomy, 14. Ster wysokości, 15. Zastrzały usterzenia poziomego, 16. Klapka odciążająca ster kierunku, 17. Klapka odciążająca ster wysokości, 18. Klapka wyważająca, 19. Podwozie główne, 20. Sterowane kółko ogonowe, 21. Akumulator, 22. Lampa antykolizyjna, 23. Światła pozycyjne, 24. Zbiorniki paliwa, 25. Wlewy paliwa, 26. Pompa napełniania zbiorników pod ciśnieniem, 27. Zbiornik oleju, 28. Chłodnica oleju, 29. Instalacja ogrzewania i wentylacji kabiny, 30. Zbiornik chemikaliów, 31. Nadajnik wagi hydraulicznej, 32. Zawór załadowczy chemikaliów, 33. Zespół filtrująco-pompujący, 34. Rury opryskujące, 35. Antena radiostacji

Kiedy stanąłem w dniu 9.06.1972 r. przed nakietą samolotu PZL-106, nie wiedziałem jaki los spotka tą planowaną nową konstrukcję. Wiedziałem, że będzie dużo trudności zanim skierowana zostanie do produkcji seryjnej. Wiedziałem również, że samolot ten jest nam bardzo potrzebny, jeżeli chcemy nadal kontynuować rozpoczęte, bardzo opłacalne, usługi agrolotnicze w Polsce i w Afryce, rozwinięte już wtedy na dużą skalę, dzięki takim konstrukcjom samolotów rolniczych jak PZL-101A Gawron i An-2.

W agrolotnictwie wiedziano już dawno, że samolot PZL-101 nie spełnia rosnących w tej dziedzinie wymagań, aczkolwiek jeszcze przez długie lata był użytkowany w Afryce i jako samolot rolniczy zakończył swą pracę w 1980 r.

Samolot An-2 jako samolot rolniczy jest nadal eksploatowany i będzie jeszcze latał nad polami z ograniczoną ilością przeszkód. Samolotem, który może go zastąpić jest uruchamiany w produkcji seryjnej w Mielcu PZL M-18 Dromader. Samolot, który powstawał w roku 1972, miał być pośrednim między PZL-101 a An-2, czysto rolniczym i tylko z tą myślą był projektowany. Założono, że będzie to samolot tani, łatwy w produkcji oraz w eksploatacji, trwały i łatwy pilotażowo, bezpieczny w użytkowaniu. Poza tym miał stanowić konkurencję dla istniejących już konstrukcji zagranicznych. Jednak główny nacisk zamierzano położyć na to, aby przede wszystkim stworzyć konstrukcję mogącą zastąpić przestarzałego już wówczas Gawrona i umożliwić na jeszcze większą skalę wykonywanie usług agrolotniczych.

Również miano na uwadze staranie się o uzyskanie dzięki tej konstrukcji priorytetu (co później otrzymano) w konstrukcjach i produkcji samolotów agrolotniczych dla potrzeb wspólnoty socjalistycznej.

Takie były główne cele konstruowania samolotu rolniczego PZL-106 Kruk. Patrząc z perspektywy lat, można się pokusić o dokonanie krótkiej analizy ewolucji samolotu, od prototypu do samolotów dnia dzisiejszego.

Prototyp samolotu PZL-106 Kruk został oblatany w dniu 18.04.1973 r. Po borykaniu się z doborem silnika zdecydowano się wykonać ten prototyp z silnikiem Lycoming 295 kW (400 KM). Prototyp miał jeszcze zastępcze skrzydła drewniane kryte sklejką i płótnem oraz zastępczy zbiornik paliwa w kadłubie. Konstruktorom chodziło o potwierdzenie w powietrzu wyników z dmuchań tunelowych na modelu, a tym samym o sprawdzenie własności lotnych samolotu z układem usterzenia poziomego mocowanego do górnej części statecznika pionowego. Układ taki usterzeń miał zapewnić dobry dostęp do urządzeń załadowczych chemikaliów do samolotu.

Drugi prototyp — już z metalowymi skrzydłami i zbiornikami paliwa w skrzydłach o tym samym układzie usterzeń i takiej samej jednostce napędowej — został oblatany w dniu 18.10.1973 r. Zanim do tego doszło, trzeba było wykonać cały szereg prób statycznych elementów głównych samolotu potwierdzających prawidłowość obliczeń teoretycznych, a tym samym wytrzymałości samolotu. Użyta w obydwu prototypach jednostka napędowa (silnik Lycoming 295 kW) — nie zapewniała samolotom zamierzonych osiągów, wobec czego zaczęły się poszukiwania silnika o większej mocy.

Ponieważ samolot w swych założeniach miał być również konkurencyjny w stosunku do innych produkowanych w tym okresie, wobec tego wybrano specjalną jednostkę napędową — silnik 440 kW (600 KM). Otwierała się tu jeszcze jedna możliwość eksportowa przed polskim przemysłem lotniczym, mianowicie silnik 440 kW o podobnym układzie gwiaździstym był produkowany w WSK PZL-Rzeszów z licencji radzieckiej pod oznaczeniem Lit-3. Służył on jako napęd śmigłowca SM-1 produkowanego w latach 60 w WSK PZL-Świdnik. O opracowaniu tego silnika w wersji samolotowej miała zadecydować analiza z wypróbowania tegoż silnika na samolocie PZL-106 i w wyniku pozytywnych osiągów samolotu silnik ten miał być jednostką napędową dla samolotów PZL-106 produkowanych seryjnie. W dalszej perspektywie miałby szanse eksportu do USA jako jednostka napędowa do wyżej wymienionych amerykańskich samolotów rolniczych. Jak przyszłość pokazała przewidywania te okazały się słuszne.

Na bazie silnika Lit-3 opracowano silnik samolotowy, który pod oznaczeniem PZL-3S stał się jednostką napędową dla samolotu PZL-106 oraz skierowano na rynek amerykański zastępując wyczerpujące się ich zapasy silników. Ale to już odrębna historia.

Samolot PZL-106 oznaczony numerem fabrycznym 05003 z silnikiem o mocy 440 kW został oblatany jako trzeci prototyp w dniu 12.10.1974 r.

Konstruktorzy mając już właściwą jednostkę napędową, rozpoczęli prace ulepszające sam samolot. Postanowiono wypróbować układ samolotu z dolnym, klasycznym usterzeniem poziomym. I tak, w dniu 25.06.1975 r. oblatano samolot z silnikiem o mocy 440 kW z dolnym usterzeniem wysokości. Dalsze próby potwierdziły lepsze własności lotne samolotu z dolnym usterzeniem poziomym. W związku z zastosowaniem silników PZL-3S, pojawił się problem doboru śmigła do tych jednostek napędowych. Śmigło takie zostało skonstruowane w WSK PZL-Okęcie, oznaczone jako US 129000, czterołopatowe, z łopatami z laminatu, później zastąpione doskonalszym śmigłem US 132000 o łopatach metalowych.

Zaczął się okres mozolnych prób w locie, prób fabrycznych, eksploatacyjnych i państwowych, dla uzyskania świadectwa typu obejmującego samolot, silnik i śmigło.

Samolot przeszedł jako typ w tym czasie dużo zmian wynikłych z przeprowadzanych prób. Wspomnę tylko o niektórych z nich, takich jak: powiększenie rozpiętości skrzydeł, powiększenie lotek, dobranie najkorzystniejszego wzniosu i skosu skrzydeł itd.

Samolot w takim układzie otrzymał świadectwo typu potwierdzające zgodność budowy samolotu z przepisami angielskimi BCAR. Świadectwo polskie wydał organ lotniczego nadzoru państwowego — Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji w dniu 10.06.1977 r.

Samolot teraz mógł być produkowany i użytkowany bezpiecznie oraz sprzedawany klientom krajowym i zagranicznym.

Ciąg dalszy ze str. 9

Kruk z dolnym usterzeniem i silnikiem PZL-3S otrzymał oznaczenie PZL-106A. W 1977 roku pierwsze cztery samoloty seryjne wysłano na teren Afryki w celu przeprowadzenia prób eksploatacyjnych, w pracach agrolotniczych w Egipcie.

Obecnie w Afryce, w roku 1980, pracuje 50 samolotów PZL-106A i PZL-106A Model B — dalsza wersja ulepszona tego samolotu polegająca na dodaniu kompensacji rogowej steru wysokości oraz fletnerów na sterze wysokości i kierunku mających za zadanie zmniejszenie sił na sterownicach samolotu.

Czy samolot Kruk spełnił jako typ pokładane w nim nadzieje? — myślę, że tak, chociaż konstruktorzy są jeszcze ciągle niezadowoleni, a i klienci stawiają ciągle nowe żądania.

Wiemy z doświadczenia, że konstrukcje lotnicza, aby się nie zestarzała, musi być ciągle ulepszana. I to ulepszanie samolotu musi być traktowane jako konieczność, pomimo że nieraz utrudnia wykonanie napiętych planów produkcyjnych zakładów.

A teraz trochę o przyszłości. CN-PSL PZL-Warszawa, produkujące te samoloty na razie nie musi się martwić o ich zbyt, ale raczej o to, aby sprostać zapotrzebowaniu na nie z kraju i z zagranicy. Samolot będzie jako typ dalej rozwijany i ulepszany.

Obecnie przechodzą próby samoloty z silnikiem reduktorowym, to znaczy, z takim rozwinięciem silnika PZL-3S, w którym przez zredukowanie obrotów wału śmigłowego w stosunku do obrotów wału korbowego można było zastosować śmigło o większej średnicy, a tym samym uzyskać od takiej jednostki większą siłę ciągu.



Pierwsza wersja samolotu PZL-106 Kruk podczas doświadczeń z urządzeniami agrolotniczymi

Wpłynęło to w dużym stopniu na podwyższenie osiągów eksploatacyjnych samolotu, takich jak większy udźwig użyteczny, znaczne zmniejszenie zużycia paliwa, lepsze parametry wznoszenia, krótszy start itp. W niedalekiej przyszłości ukaże się nowa wersja tego samolotu ze zmienionym skrzydłem o lepiej dobranym profilu, krótszych zastrzałach skrzydłowych zmniejszających opory aerodynamiczne, klapami skrzydłowymi skracającymi start i lądowanie samolotu i z silnikiem reduktorowym o większej sile ciągu. Czy to będzie już ostateczna wersja tego samolotu? — chyba nie, znając niespokojne umysły konstruktorów.

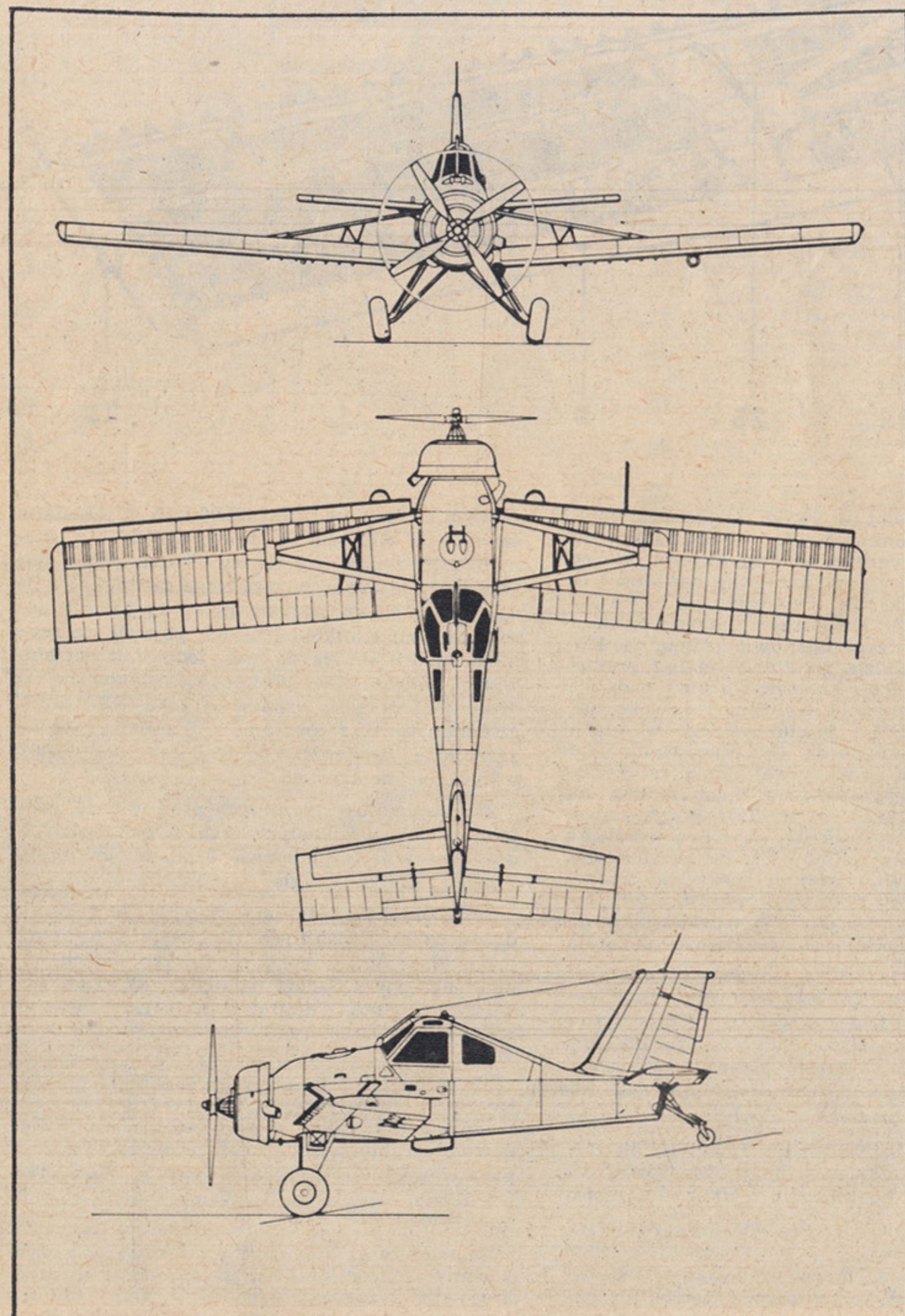
Równolegle toczyć się będzie walka o podniesienie żywotności samolotów i ich okresów międzynaprawczych, polegająca na obserwowaniu elementów szybko zużywających się na samolocie i zastąpieniu ich elementami bardziej odpornymi na zużycie, a tym samym wydłużenie okresów godzinowych ich eksploatacji.

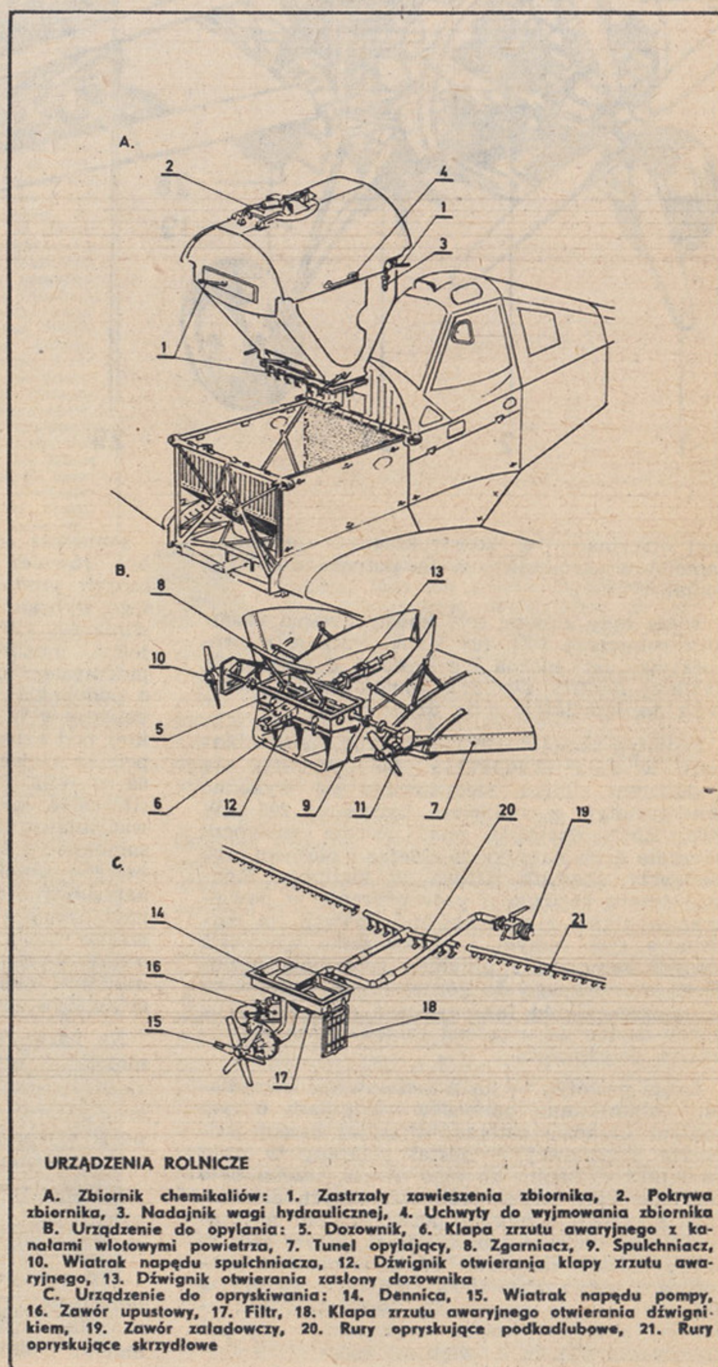
W dzisiejszych czasach jest to bardzo ważną sprawą, aby sprzęt mógł być jak najdłużej bezawaryjnie eksploatowany.

Celowo nie padły tu żadne nazwiska ludzi, którzy tworzą i ulepszają ten produkt, konstruktorów, technologów, pilotów doświadczalnych i rzemieślników, którzy wcielają myśli w czyn.

Nasuwa mi się tu tylko pewne powiedzenie, które chcę przytoczyć — jest ich bardzo mało, ale jakże dużo im wiele osób zawdzięcza.

Inż. TADEUSZ MACANDER





URZĄDZENIA ROLNICZE

A. Zbiornik chemikaliów: 1. Zastrzały zawieszenia zbiornika, 2. Pokrywa zbiornika, 3. Nadajnik wagi hydraulicznej, 4. Uchwyty do wyjmowania zbiornika

B. Urządzenie do opylania: 5. Dozownik, 6. Klapa zrzutu awaryjnego z kanałami wlotowymi powietrza, 7. Tunel opylający, 8. Zgarniacz, 9. Spulchniacz, 10. Wiatrak napędu spulchniacza, 12. Dźwignik otwierania klapy zrzutu awaryjnego, 13. Dźwignik otwierania zasłony dozownika

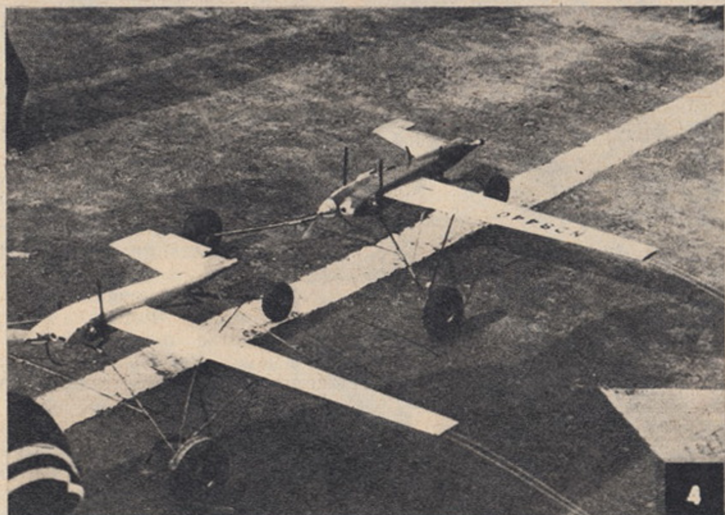
C. Urządzenie do opryskiwania: 14. Dennica, 15. Wiatrak napędu pompy, 16. Zawór upustowy, 17. Filtr, 18. Klapa zrzutu awaryjnego otwierania dźwignikiem, 19. Zawór załadowczy, 20. Rury opryskujące podkadłubowe, 21. Rury opryskujące skrzydłowe

MODELE KLASY F2A I SILNIKI (3)









NA ZDJĘCIACH: 1 – Jan Rosiński, specjalista w dziedzinie mikrosilników oraz modeli szybkich i wyścigowych. 2 – Model szybki zawodnika z Włoch. Jedno skrzydło o dużym wydłużeniu. 3 – Francuz Belelle ze swoim modelem F2A. 4 – Modele ekipy USA. Skrzydła o niezbyt dużym wydłużeniu. Cylindry silników leżące do wewnątrz kręgu. Śmigła jednołopatowe, wózki standardowe, trójkołowe. 5 – Konstrukcja zawodnika z Hiszpanii. Widoczny „futerał" chroniący skrzydło i krążek z nawiniętymi linkami sterowniczymi. Silnik ze stojącym cylindrem. Statecznik poziomy asymetryczny. 6 – Próbny start modelu szybkiego. Na pierwszym planie pomocnik z rozrusznikiem elektrycznym

Modele szybkie w obecnym stadium rozwoju nie grzeszą pięknością. Są to konstrukcje funkcjonalne, w których chodzi jedynie o maksymalne usunięcie wszystkiego co stwarza opór w powietrzu. Poucinano zatem skrzydła twierdząc, że jedno tylko skrzydło musi wystarczyć. Ucięto również jeden statecznik poziomy. Z klasycznego układu modelu pozostała jedynie namiastka kadłuba z doskonale wkomponowanym silnikiem i rurą dyfuzora. Od kilku lat budowane są modele asymetryczne lub z jednym skrzydłem. Takie też konstrukcje oglądaliśmy w Częstochowie. Profile skrzydeł bardzo cienkie, a samo skrzydło wykonane z balsy czy pianki styropianowej, kryte blachą aluminiową, lub też drążone z duraluminium, albo też sporządzone przy wykorzystaniu włókien węglowych. Niektórzy zawodnicy mieli modele ze skrzydłami o wielkim wydłużeniu, inni hołdowali wartościom średnim. Obróbka powierzchniowa skrzydeł modeli szybkich mogłaby zadziwić nawet techników z zakładów lotniczych.

Podobnie, jak na poprzednich mistrzostwach w 1978 r. zaobserwowano wiele modeli wyposażonych w jednołopatkowe śmigła: drewniane lub z włókna węglowego. Warto dodać, że śmigło jednołopatkowe zastosowano przed około 20 laty, a praktycznie wykorzystano na mistrzostwach w 1974 r. Śmigło takie jest niewątpliwie bardziej sprawne.

Jeśli chodzi o zabudowę silnika to obserwowano zarówno modele z cylindrami stojącymi jak i leżącymi. Przy czym jedni ustawiali cylindry na zewnątrz kręgu, inni do wewnątrz. Silnik pozostaje sercem samolotu. Od silnika zależy wszystko. Opracowanie aerodynamiczne, układ, linki — to wszystko szczegóły raczej pomocnicze, pozwalające na nieznaczne tylko zwiększenie prędkości. Mam na myśli oczywiście model w obecnym stadium rozwojowym, czyli układ zoptymalizowany. Co zatem nowego można było zobaczyć na mistrzostwach, jeśli chodzi o silniki. Z takim pytaniem zwróciłem się do **Jana Rosińskiego**, naszego wybitnego specjalisty w zagadnieniach mikrosilników, znanego konstruktora i zawodnika.

— Miałem możność zapoznania się — mówi Rosiński — z silnikami włoskimi Cipolli i amerykańskimi Nelsona. Konstrukcje podobne, jednak bardzo odbiegające od silników, którymi posługują się obecnie nasi zawodnicy. Nasze silniki dwa-trzy lata temu były naprawdę doskonałe. W nowoczesnych rozwiązaniach konstrukcyjnych wał korbowy sporządzony jest z tytanu — metalu epoki kosmicznej. Cylinder i tłok sporządzone są z aluminium i chromowane. Nasze rozeznanie sprzed kilku lat nie dopuszczało takich możliwości współpracy aluminium z aluminium! Silnik włoski tutaj demonstrowany nie ma tulei cylindrowej. Jest to po prostu jednolity blok silnika z karterem, z pracującym bezpośrednio wewnątrz tłokiem. Nie ma zatem strat cieplnych.

Druga sprawa to paliwa. Obecnie stosowane na mistrzostwach znacznie odbiegają od tradycyjnych — w przypadku modeli wyścigowych. Niestety, takich paliw u nas jeszcze się nie stosuje. Spotkaliśmy się z nowymi mieszankami po raz pierwszy właśnie w Częstochowie. Szczególnie interesujący jest skład substancji smarującej. Nie stosuje się już tradycyjnego oleju rycynowego. Stosowany jest Castrol-M około 5 proc. i do 18 proc. olej Cipolli, jak stwierdził zawodnik włoski. Trudno na razie powiedzieć co to za olej. Jest to kompozycja oryginalna, własna. Dodam, na pewno przyczynek do sukcesu. I jeszcze jedno. Chodzi o tak zwane składniki przeciwnagarowe. Pamiętamy, jak 3—4 lata temu musieliśmy po kilku lotach rozkładać silnik na drobne części i czyścić. Obecnie wykonuje się ponad 100 lotów (!) bez potrzeby usuwania nagaru i ponownej regulacji silnika. To były najważniejsze sprawy, z którymi zetknęliśmy się — dzięki zorganizowanym w Polsce mistrzostwom świata — po raz pierwszy. Wątpię czy dojrzelibyśmy te zagadnienia i nowości gdyby impreza odbywała się za granicami Polski, bez możliwości wyjazdu dla wszystkich zainteresowanych.

Oczywiście, powyższe uwagi dotyczyły zarówno modeli szybkich, jak i wyścigowych, mimo pewnych różnic konstrukcyjnych w stosowanych silnikach. Modele szybkie mają silniki wyposażone w rurę rezonansową, wyścigowe natomiast takich urządzeń nie mają. Jeśli chodzi o wykorzystywanie materiałów to silniki są podobne.

Klasa F2A ma już zakończone konkurencje. Ale na innych torach trwa tymczasem zacięta walka o pierwszeństwo. Jedziemy do miejsca zakwaterowania gdzie oczekują na nas świeże druki komputerowych wyników. Co dzień po 500 sztuk z każdej rundy. Obliczyłem, iż ponad 12 tysięcy arkuszy formatu A-4 zużyto na druki wyników, formularze dla komisji i biuletyny. Funkcję redaktora wyników sportowych i odpowiedzialnego za ich terminowe rozpowszechnianie pełni **Jerzy Kaczorek**. Jutro obejrzymy wyścig zespołowy. (cdn.)

PAWEŁ ELSZTEIN





SZÓSTA MIĘDZYNARODOWA ZAŁOGA INTERKOSMOSU



W dniu 23 lipca o godz. 21.33 czasu moskiewskiego wystartował z kosmodromu Bajkonur statek kosmiczny Sojuz-37. Pilotowała go szósta załoga międzynarodowa w składzie: dowódca statku płk **Wiktor Gorbatko** i wietnamski kosmonauta badacz ppłk **Pham Tuan**. W ten sposób Wietnamska Republika Socjalistyczna stała się ósmym krajem, który wysłał swojego przedstawiciela w Kosmos.

Dowódcę załogi międzynarodowej Sojuza-37 lotnika kosmonautę ZSRR W. Gorbatkę znają miliony ludzi. Jest to przedstawiciel pierwszego „gagarinowskiego” zaciągu, który już 20 lat swego życia poświęcił kosmonautyce. Dotychczas dwukrotnie przebywał w Kosmosie: na pokładzie statku Sojuz-7 jako inżynier badacz i statku Sojuz-24 — dowódca załogi. Jest stale „czynnym” kosmonautą. Na przykład w 1978 r. wraz z kosmonautą NRD E. Köllnerem stanowił załogę rezerwową W. Bykowskiego i S. Jähna.

Kosmonauta badacz Pham Tuan jest bohaterem sił zbrojnych Wietnamskiej Republiki Socjalistycznej, który w 1972 r. podczas odpierania ataku lotnictwa amerykańskiego na Hanoi zestrzelił bombowiec strategiczny B-52.

Do tego lotu międzynarodowego przygotowywała się również załoga rezerwowa: Walery Bykowski i Bui Thanh Liem.

Na konferencji prasowej zastępca kierownika Ośrodka Przygotowania Kosmonautów A. Leonow powiedział, że już od pierwszych kroków obaj kandydaci wietnamscy natknęli się na poważne trudności, gdyż czasu było stosunkowo mało, a zakres wiedzy do opanowania bardzo duży. M. in. musieli odbyć przygotowanie ogólne i opanować wiele takich dyscyplin jak nawigacja kosmiczna, mechanika lotu, astronomia, medycyna, poznać konstrukcję statku i rakiety nośnej. Później zaczęły się zajęcia praktyczne na symulatorach.

Również trzeba było znacznie lepiej opanować język rosyjski, gdyż kosmonautyka, jest specyficzną dziedziną nauki i techniki, w której określonym słowem oznacza się jedno i tylko jedno pojęcie, działanie czy przedmiot. Używanie innych słów, nawet zbliżonych znaczeniowo jest niedopuszczalne, ponieważ może doprowadzić do pomyłki.

Załoga Sojuza-37 wykonała na orbicie całą serię eksperymentów i doświadczeń przygotowanych przez naukowców obu krajów przy użyciu aparatury zbudowanej przez specjalistów krajów uczestniczących w programie Interkosmos. Były wśród nich doświadczenia medyczno-biologiczne, zdalne sondowanie Ziemi, oceanów, szelfów przybrzeżnych, badania atmosfery oraz eksperymenty technologiczne. Wykonanie szerokiego programu badań na orbitalnym kompleksie Salut-6 — Sojuz-37 umożliwiło uzyskanie danych, które zostaną wykorzystane w interesie gospodarki narodowej i do dalszego rozwoju kosmonautyki. W tych badaniach pomagali Leonid Popow i Walerij Riumin, którzy czwarty miesiąc przebywają na pokładzie stacji Salut-6 i w tym czasie przyjęli już trzy załogi międzynarodowe. Pozostali oni nadal na pokładzie stacji pełniąc misję naukową.

Na podkreślenie spośród przeprowadzonych eksperymentów zasługuje eksperyment o kryptonimie Ha Long (Zatoka Latającego Smoka), którego celem było uzyskanie w piecach elektrycznych Saluta-6 w warunkach nieważkości monokryształów półprzewodnikowych ze stopów twardych bizmut — selen — tellur.

Po wykonaniu przewidzianych zadań, W. Gorbatko i Pham Tuan przenieśli fotele (nawiasem mówiąc są one indywidualnie dopasowane do każdego kosmonauty) oraz skafandry do lądownika statku Sojuz-37. Skontrolowali wszystkie systemy pokładowe uruchamiając na chwilę silniki statku, by sprawdzić ich ciąg. Następnie odbyło się pożegnanie z załogą stacji i powrót na Ziemię. Lądowanie nastąpiło 31 lipca o godz. 18.15 w przewidzianym rejonie Kazachstanu w odległości 180 km na południowy wschód od miasta Dżezkazgan. Już następnego dnia załoga radziecko-wietnamska spotkała się na konferencji prasowej z dziennikarzami, podczas której podzieliła się swoimi wrażeniami z odbytego lotu.

BOGUSŁAW WITKOWSKI

WIKTOR GORBATKO

Urodził się 3.XII.1934 r. we wsi Wiency-Zaria w Kraju Krasnodarskim.

W 1952 r. wstąpił do wojskowej szkoły lotniczej szkolenia podstawowego, a w 1953 r. do wojskowej uczelni lotniczej w Batajsku. Po jej ukończeniu w 1956 r. służył jako pilot w jednostkach lotniczych Armii Radzieckiej.

Gdy w 1959 r. wśród najlepszych pilotów myśliwskich zaczęto poszukiwać kandydatów na kosmonautów, zaproponowano to również W. Gorbatce. Od 1960 r. znajduje się w oddziale kosmonautów. W 1968 r. ukończył Wojskową Akademię Lotniczą im. N. Żukowskiego.

Pierwszy lot w Kosmos odbył w dniach 12—17.X.1969 r. na statku Sojuz-7 jako inżynier badacz (wraz z A. Filipczenką i W. Wołkowem). Uczestniczył wtedy w grupowym locie trzech statków kosmicznych: Sojuz-6, Sojuz-7, Sojuz-8.

Był dublerem załóg statków Sojuz-5 i Sojuz-23.

Drugi lot w Kosmos odbył w dniach 7—25.II.1977 r. jako dowódca statku Sojuz-24 (wraz z J. Głazkowem) i stacji orbitalnej Salut-5.

Jest członkiem partii od 1959 r. Ma tytuł lotnika kosmonauty ZSRR, jest dwukrotnym bohaterem Związku Radzieckiego. Obecnie w stopniu pułkownika.

Pracuje społecznie, jest m. in. przewodniczącym Federacji Sportu Spadochronowego ZSRR.

Jego żona jest lekarzem, mają dwie córki.

PHAM TUAN

Urodził się 14.II.1947 r. w rodzinie chłopskiej w Quoc Tuan, prowincji Thai Binh.

W czasie nauki i studiów był przodującym uczniem i studentem. Od 1963 r. członek Związku Młodzieży Komunistycznej im. Ho Szi Mina. W 1963 r. wstępuje do wojska. Podczas służby wojskowej jako pilot bierze aktywny udział w odpieraniu agresji amerykańskiej.

Ukończył z wyróżnieniem radziecką szkołę pilotów wojskowych. Po powrocie z ZSRR promowany do stopnia podporucznika, pilotuje samoloty myśliwskie w pułku „Czerwona Gwiazda”. Jako dobry, inteligentny pilot, o bardzo dobrym przygotowaniu technicznym i taktycznym, walczył dzielnie i skutecznie. Gotów był do wypełniania najtrudniejszych zadań w każdych warunkach. Podczas masowych ataków lotnictwa strategicznego USA na Hanoi, Hajfong i inne miasta, dokonywanych pod koniec 1972 r., zestrzelił w nocy 27 grudnia tegoż roku amerykańską superfortecę B-52.

W 1968 r. wstąpił do Komunistycznej Partii Wietnamu. W roku 1971 zostaje mianowany porucznikiem, w 1972 r. — kapitanem, a w 1971 r. — starszym kapitanem. W 1976 r. mianowano go zastępcą dowódcy bohaterskiego pułku lotniczego „Czerwona Gwiazda” i awansowano do stopnia majora.

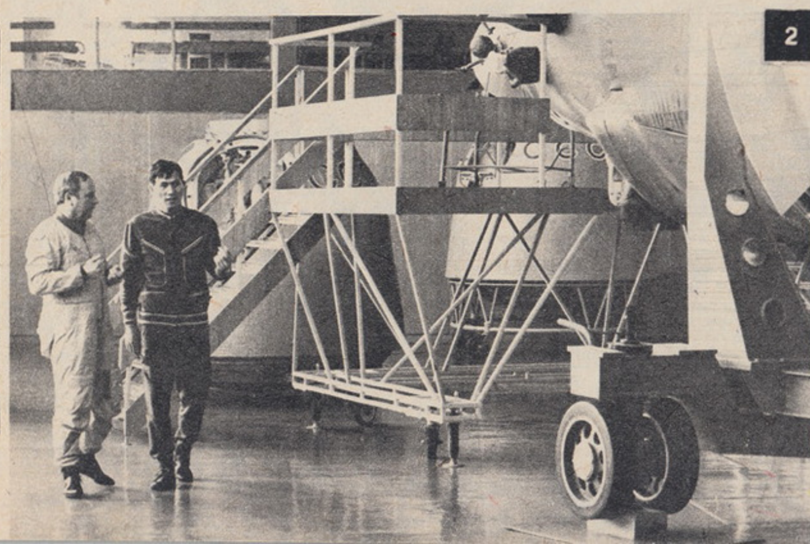
W 1978 r. zostaje skierowany do ZSRR na długotrwałe przeszkolenie w Instytucie Lotniczym im. Jurija Gagarina i awansowany do stopnia podpułkownika. Od wiosny 1979 r. brał udział w treningu przygotowawczym do wspólnego lotu kosmicznego.

Wyróżniony tytułem Bohatera Ludowej Armii oraz orderem Za Osiągnięcia Wojenne III klasy i dwukrotnie orderem Przodującego Pilota Myśliwskiego I klasy, a także II i III klasy.

Żonaty, ma 4-letnią córkę.

1. Kosmonauta radziecki, dowódca statku Sojuz-37 Wiktor Gorbatko (z lewej) i wietnamski kosmonauta badacz Pham Tuan w kabinie statku
2. Przed lotem w Kosmos kosmonauci zapoznają się dokładnie ze wszystkimi szczegółami konstrukcyjnymi swego pojazdu
3. Wreszcie wspólna praca na orbicie. Na pokładzie zespołu Salut-6 – Sojuz: L. Popow, W. Riumin, W. Gorbatko i Pham Tuan

Zdjęcia APN i TASS





MALOWANIE I OZNAKOWANIE SAMOLOTÓW LOTNICTWA POLSKIEGO W LATACH 1944—1979

154

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

Kolejne uzupełnienie cyklu dotyczące malowania i oznakowania samolotów w latach 1945—1979 prezentujemy z okazji tegorocznego Święta Lotnictwa. Na planszy obok samolotów wojskowych pokazujemy także malowanie dwóch samolotów cywilnych. Pierwszy z nich to Szpak, drugi natomiast to Koliber — jeden z ostatnich typów produkowanych przez nasz przemysł lotniczy.

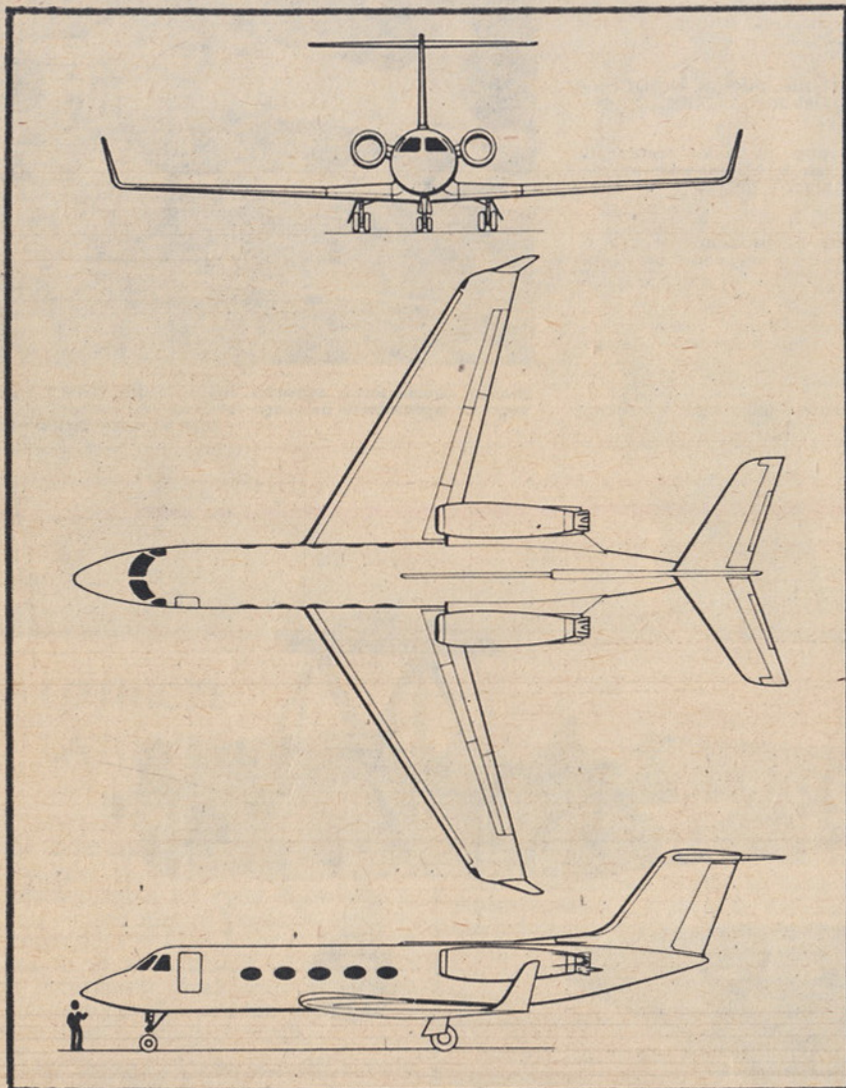
PLANSZA

1. Trzymiejscowa wersja samolotu Po-2 używanego w eskadrze transportowej PKWN do przewozu poczty i prasy. Samolot przedstawiony na planszy pilotował między innymi por. pil. Klinow, a konwojentem był T. Pojmański.
2. Jak 9W używany do szkolenia pilotów w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie.
3. Pierwszy samolot zbudowany po zakończeniu II wojny światowej LWD Szpak 2. Na planszy przedstawiono pierwszy egzemplarz oblatany 28 października 1945 r.
4. PZL-110 Koliber skierowany do produkcji w 1979 r. Na planszy pokazano trzeci z wyprodukowanych egzemplarzy tego typu.
5. Lim-2 lotnictwa wojskowego. Drugi znany przykład tego typu samolotu z oznaczeniem „Załoga Wyborowa".
6. Samolot myśliwsko-szturmowy polskiego lotnictwa wojskowego.



Wersja dwumiejscowa samolotu myśliwsko-szturmowego będącego na wyposażeniu polskiego lotnictwa wojskowego
Zdjęcie: Lech Zielaskowski

23
1
25
2
szpak 2
SP-AAA
3
SP-WGC
4
507
5
4244
6
©Kowalski





SAMOLOT DYSPOZYCYJNY GULFSTREAM III

Wytwórnia Gulfstream American (dawniej Grumman American) produkuje odrzutowe samoloty dyspozycyjne Gulfstream. Produkcję samolotu Gulfstream II rozpoczęto w 1965 r. Do grudnia 1979 r. wyprodukowano 256 tych samolotów. Dwa z nich odpowiednio przystosowane służyły jako latające symulatory lotu dla promu kosmicznego Space Shuttle. W 1978 r. podjęto opracowanie nowej wersji samolotu: Gulfstream III, różniącej się od Gulfstream II przekonstruowanymi skrzydłami, wydłużonym nieco kadłubem, zwiększoną pojemnością zbiorników i większą ekonomią (mniejszym zużyciem paliwa o 18%). Prototyp tej wersji przerobiony z seryjnego samolotu Gulfstream II ukończony został we wrześniu 1979 r. i oblatany w listopadzie. W br. ma otrzymać certyfikat FAA i wejść do eksploatacji.

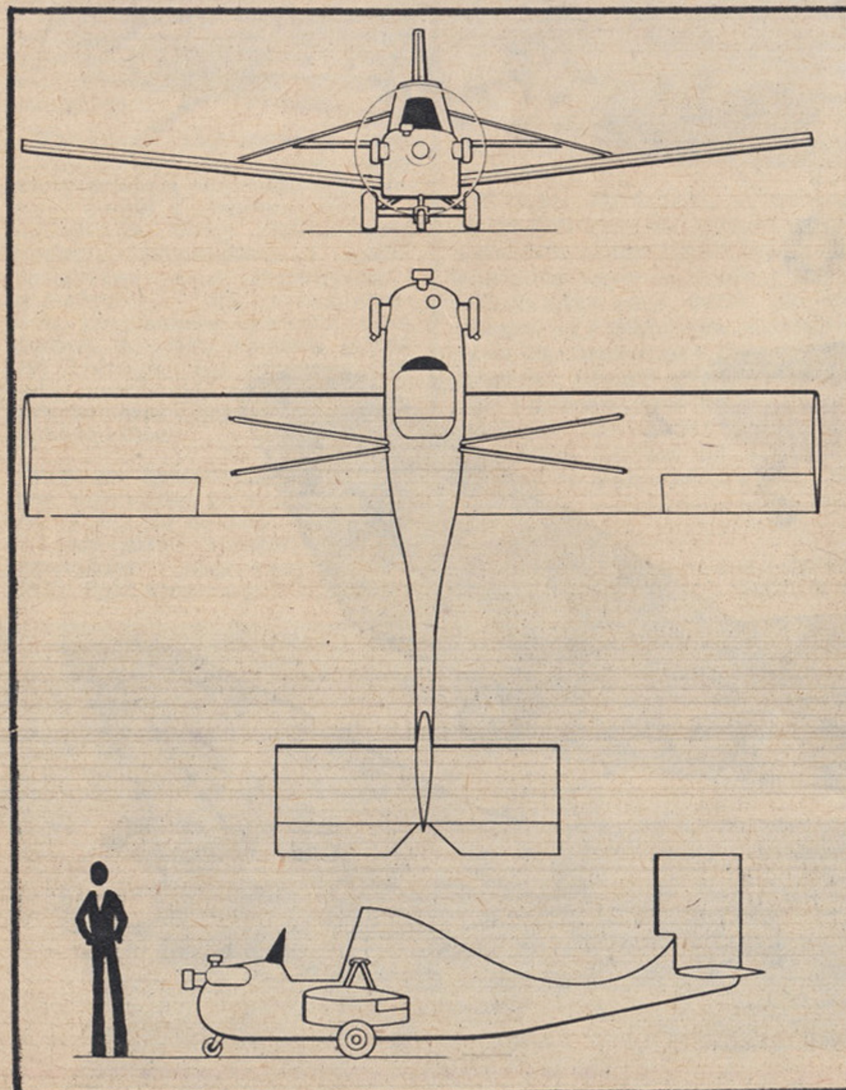
Gulfstream III jest całkowicie metalowym dolnopłatem napędzanym dwoma silnikami usytuowanymi w gondolach obok tylnej części kadłuba. Skrzydła samolotu są skośne o kącie skosu 27°40' w 1/4 cięciwy. Zwiększono rozpiętość płata i jego szerokość. Powierzchnia płata wzrosła o 11,6 m². Na końcu skrzydeł zastosowano podgięte do góry nadkrytyczne końcówki skrzydeł (winglets) Whitcomba. Na skrzydłach znajdują się jednosegmentowe klapy Fowlera, lotki i przerywacze przed klapami i lotkami. Wychylane zgodnie przerywacze działają jak hamulce aerodynamiczne. Kadłub półskorupowy o większej długości o 0,61 m w porównaniu do Gulfstream II. Wydłużony został też przód kadłuba.

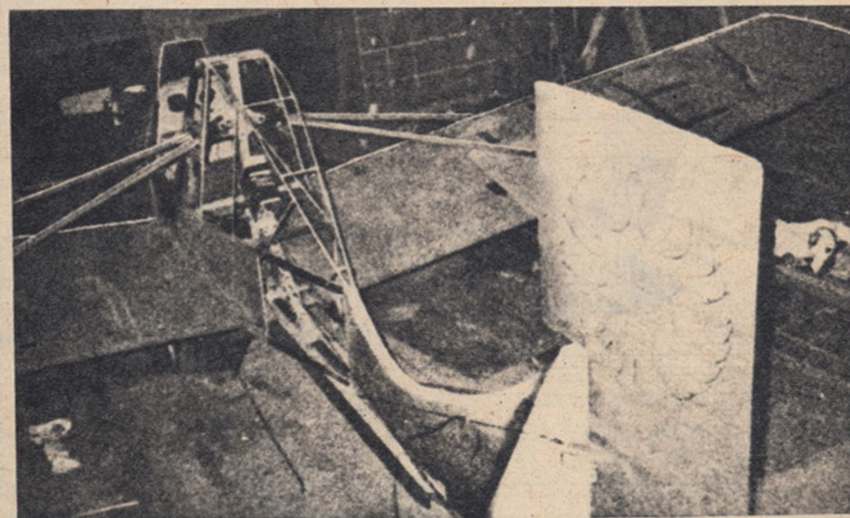
Kabina załogi trójosobowa, kabina pasażerów dla 19 osób — całość ciśnieniowa i klimatyzowana. Z lewej strony przedniej części kadłuba drzwi wejściowe ze stałymi schodkami. Przednie oszklenie kabiny załogi ogrzewane. W tyle kadłuba bagażnik na 907 kg ładunku. Usterzenie skośne w układzie litery T. Na obydwóch połówkach steru wysokości — klapki wyważające. Stery wychylane za pomocą wzmacniaczy hydraulicznych. Podwozie trójpodporowe o kołach zdwojonych wciągane hydraulicznie. Przednie podwozie sterowane. Podwozie wyposażone w chłodzone powietrzem hamulce tarczowe z urządzeniem antypoślizgowym.

Zespołem napędowym samolotu są dwa dwuprzepływowe silniki Rolls-Royce Spey Mk 511-8 o ciągu 50,7 kN każdy. Silniki wyposażone w odwracacze ciągu. Zapas paliwa w skrzydłowych zbiornikach integralnych wynosi 16 656 dm³. Instalacja ciśnieniowa samolotu 10,3 MPa, instalacja elektryczna 28 V. Wyposażenie radiowo-nawigacyjne samolotu składa się z dwóch radiostacji VHF, dwóch automatycznych radiokompasów, dwóch transponderów, dwóch radiodalmierzy, autopilota (wymienione wyżej wyposażenie dostarczane przez firmę Collins) oraz stacji radiolokacyjnej rozpoznania pogody (Collins, Bendix lub RCA).

(T.K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 23,72 m, długość — 25,72 m, wysokość — 7,21 m, pow. płata — 86,83 m². **Masy:** masa własna — 14 742 kg, max. masa startowa — 30 935 kg. **Osiągi (obliczeniowe):** max. prędkość przelotowa odp. Ma = 0,85, prędkość podchodzeniowa do lądowania — 252 km/h, min. prędkość w konfiguracji do lądowania — 195 km/h, pułap operacyjny — 13 720 m, długość lotniska do startu (wg FAA) — 1 783 m, długość lotniska do lądowania (wg FAA) — 1 040 m, zasięg z masą płatną 726 kg, prędkością przelotową odp. Ma = 0,775 i rezerwą paliwa — 6 968 km.





SAMOLOT AMATORSKI ABE MIZZET NO III

Ostatnio w Japonii budowanych było kilka samolotów amatorskich. Jednym z nich, który w 1979 r. znajdował się w zaawansowanym stadium budowy, był Mizzet No III (Karzełek) skonstruowany przez Keichi Abe. Rozpoczął on konstruowanie samolotu w 1977 r. i w tym samym roku przystąpił do jego budowy. Na razie brak informacji o postępie prac.

Mizzet No III jest jednomiejscowym lekkim dolnopłatem o konstrukcji mieszanej. Płat dwudźwigarowy drewniany kryty jest tkaniną i podparty od góry zastrzałami. Dźwigary skrzynkowe, profil płata Goettingen 387. Skrzydła nie mają klap tylko lotki. Kadłub o konstrukcji z rur i kształtowników metalowych. Zewnętrzny kształt nadawany sklejką i poliuretanem. Całość kryta tkaniną.

Kabina otwarta z przednim wiatrochronem. Usterzenie o obrysie prostokątnym, drewniane, kryte tkaniną. Ster kierunku o dużej powierzchni z wyważeniem aerodynamicznym. Podwozie trójpodporowe stałe. Zespołem napędowym jest zmodyfikowany silnik samochodowy Volkswagen o mocy 30 kW napędzający dwułopatowe drewniane śmigło o stałym skoku. Laminatowy zbiornik paliwowy w nosku płata ma pojemność 15 dm³.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 7,30 m, długość — 5,26 m, wysokość — 2,05 m, cięciwa płata — 1,20 m, pow. płata — 8,75 m². **Masy:** masa własna — 200 kg, max. masa startowa — 288 kg. **Osiągi (obliczeniowe):** max. prędkość — 150 km/h, max. prędkość przelotowa — 120 km/h, min. prędkość — 70 km/h, max. prędkość wznoszenia — 4,2 m/s, zasięg — 270 km, długotrwałość lotu — 3 h.

LAMUS

STANDARD E-1

Wytwórnia lotnicza Standard w Elizabeth rozpoczęła produkcję w 1917 r. dostarczając 3 pierwsze samoloty obserwacyjne. Pod koniec 1918 r. Standard stała się drugą co do wielkości wytwórnią samolotów w USA produkującą obok licencyjnych DH-4. HP-0/400 i Caproni — także własne konstrukcje: Twin Hydro, JR-1, 1B i E-1.

Dwa pierwsze samoloty Standard E-1 opuściły wytwórnię w styczniu 1918 roku. Były to 1-miejscowe samoloty myśliwskie z silnikami wirującymi Le Rhone-9C o mocy 58,9 kW.

Konstrukcja mieszana. Profil skrzydeł RAF-15.

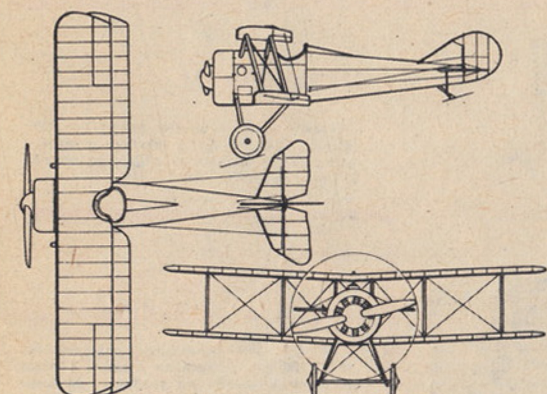
Samolot nie był zbyt udany: miał złe własności pilotażowe. Wciąż go ulepszano, zaś w ostatnich odmianach usunięto kołpak śmigła.

Cięższa odmiana E-1 służyła od sierpnia 1918 r. jako samolot treningowy i była wyposażona w silnik wirujący Gnome B-9 o mocy 73,6 kW.

Uzbrojenie: 1 k. masz. 7,5 mm z boku kadłuba, z drugiej strony — fotokarabin.

W listopadzie 1918 r. lotnictwo USA zamówiło 93 następnych samolotów E-1 z silnikami Le Rhone. Łącznie wyprodukowano 100 samolotów E-1 z silnikami Le Rhone i 30 z silnikami Gnome. Ostatni przetrwały samolot Standard E-1 z silnikiem Gnome i 2 k.masz. prawdopodobnie lata do dziś na pokazach i ma oficjalną rejestrację.

Dane techniczne: Rozpiętość — 7,32 m; długość — 5,74 m; wysokość — 2,39 m. Masa własna — 376 kg, masa całkowita — 519 kg. Prędkość max. (0 m) — 160 km/h; prędkość max na 3 000 m — 137 km/h; czas wznoszenia na 1 500 m — 10 min, pułap — 4 515 m. Odmiana z silnikiem o mocy 73,6 kW rozwijała prędkość max. (0 m) — 169 km/h. **(W)**





NASZE TRASY

GROCHÓWKA NA PRZYLEPIE

„Kawałek z wystrzeleniem się na Bemowie, zamieszczony w numerze 31 z 3.VIII.80 r., rozweselił nas co nie miara. Chyba miał wpływ i na polepszenie się pogody — już wyjrzało słońce i jest ciepło! Prosimy: jeszcze coś wesołego! A może coś z rajdów?" — pisze Jan Kamiński z Białegostoku.

Dobrze. Będzie to horror gastronomiczno-rajdowy. W maju roku 1973 znaleźliśmy się na kolejnym lotnisku etapowym: Przylep koło Zielonej Góry, należącym do Aeroklubu Ziemi Lubuskiej. Był to XI Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów. Kiedy wylądowaliśmy tam na naszej Wildze ze Staszkiem Babiarzem (pamiętasz Stachu?), kiedy wyszliśmy już z maszyny i rozejrzeliśmy się wokoło, poczuliśmy obaj, że jesteśmy chyba w raju. Cudownie świeciło słońce. pachniała trawa, radośnie pomrukiwały silniki przylatujących i kołujących po lotnisku samolotów. Położyłem się pod skrzydłem Wilgi, Staszek coś majstrował przy silniku, słyszałem głosy kolegów idących wolno w kierunku budyneczku kierownictwa lotniska.

Jak dobrze! Jak dobrze latać po naszej cudownie pięknej polskiej ziemi, jak dobrze mieć blisko serdecznych przyjaciół, móc do nich zawołać: Cześć stary! Jak tam było, ileś punktów karnych zarobił? Coś taki smutny, jutro ty mi dołożysz, jak ja dzisiaj tobie (mieliśmy ze Staszkiem dobre dziś wyniki). Trzymaj fason!

Byłem głodny. Staszek też, oczywiście. Na wzgórku obok budyneczku portowego, w gęstym sosnowym zagajniku rozlokowała się wielka kuchnia polowa. Tam właśnie wszystkie załogi zapraszano. Za dwie godziny mieliśmy wystartować do następnego etapu — trzeba było i trochę odpocząć i porządnie podjeść.

Już z odległości 20 metrów zapachniało wspaniałą grochówką na boczku. Spojrzeliśmy po sobie ze Staszkiem bez słowa i puściliśmy się pędem do kolejki kolegów, którzy już wcześniej tam przyszli z menażkami. Zauważyłem, że tuż przed nami stoi chuda, brodata i lekko pochylona postać redaktora Ibisa, z „Życia Warszawy". A jakże, leciał razem z nami, był zachwycony rajdem, pasjonował się wszystkim co się na nim działo. Uśmiechnęliśmy się do siebie, Ibis charakterystycznym ruchem podniósł wyprostowany kciuk do góry — i dał krok w kierunku kuchni, wyciągając menażkę.

Usłyszałem nagle zdenerwowany, nienaturalnie zmieniony głos kucharza:

— Rany boskie, co ja widzę. Przecież pan już trzeci albo czwarty raz obraca! Ja nie chcę mieć trupa z przeżarcia.

A Ibis na to:

— Kochany, to jest tak dobre, że ja się nie mogę powstrzymać. Przyswoiłem już ze trzy porcje, przyznaję, prawdopodobnie mam rekord ogólnopolski, ale trudno, niech skonam, a jeszcze jedną menażkę muszę wrąbać. Nalej, bracie, nie łam się.

Kucharz drżącą ręką nalał Ibisowi kolejną potężną porcję grochówki do menażki. Ten, nucąc jakąś wesołą melodię i mrugając do nas porozumiewawczo, odszedł parę kroków na bok, usiadł na pniu ściętego drzewa i wydobywszy łyżkę począł energicznie „łomotać" grochówkę.

No, ten ma apetyt — pomyślałem. A gdy sam w chwilę potem zjadłem pierwsze łyżki smakowitej pachnącej zawartości menażki, zrozumiałem, że Ibis rzeczywiście nie mógł się powstrzymać. Rozumiem go. Nigdy w życiu nie jadłem czegoś tak wspaniałego! To było coś nieprawdopodobnie smakowitego.

Z pełnymi brzuchami, pomlaskując, wracaliśmy ze Stachem do samolotu. O, to jest życie. Nic nam nie brak do szczęścia.

I to byłby prawie koniec wspomnienia. A gdzie horror? (tak pewnie zapytacie). Był, a jakże. Doszły nas oto jakieś wrzaski od strony kuchni. — Nie wiesz co się tam dzieje- — zapytałem wracającego stamtąd Bogunia („Piękny Bogunio", czyli red. Bogdan Kaznowski). — Stary, tam Ibis stanął znów w kolejce po grochówkę. Kucharz wrzasnął i ze strachu uciekł. Ibis sam sobie nalał i teraz je. (z)

KORESPONDENCJE

AEROKLUB PODKARPACKI CENTRUM WYSZKOLENIA SPADOCHRONOWEGO

W dniach 14—17 czerwca br. aeroklub nasz, przy współudziale WKKFiS w Krośnie, zorganizował IX Ogólnopolskie Zawody Spadochronowe im. Wiesława Szelca o Puchar WKKFiS Krosno. Wzięło w nich udział 9 ekip z aeroklubów: Warszawskiego, Robotniczego w Świdniku, Krakowskiego, Bydgoskiego, Stalowowolskiego, Częstochowskiego, Lubelskiego i Podkarpackiego. Z powodu złych warunków atmosferycznych rozegrane zostały dwie konkurencje. Wyniki pierwszej (skoki indywidualne na celność lądowania): 1. Stanisław Mikrut (Aer. Podkarpacki), 2. Ryszard Pomorski (Aer. Lubelski), 3. Zbigniew Beć (Aer. Lubelski). Konkurencja druga (skoki grupowe na celność lądowania): 1. Aeroklub Podkarpacki, 2. Aeroklub Lubelski, 3. Aeroklub Podkarpacki II. Klasyfikacja ogólna: 1. Aeroklub Lubelski, 2. Aeroklub Podkarpacki I, 3. Aeroklub Częstochowski.

Z. S.

AEROKLUB POZNAŃSKI

20 lipca br. w Poznaniu, w Hali Widowiskowo-Sportowej Arena, rozegrano ogólnopolskie zawody modeli halowych w klasie F1D. Udział w nich wzięło 15 zawodników z aeroklubów regionalnych. 1 miejsce zajął Edward Ciapała z Aeroklubu Śląskiego, uzyskując czas 49 min. 9 s., przed Ryszardem Czechowskim z Aeroklubu Krakowskiego (43 min. 27 s.) oraz Zbigniewem Szymańskim z Aeroklubu Wrocławskiego (43 min. 8 s.).

W tym samym dniu rozegrano mecz towarzyski w klasie F1D między Aeroklubem Poznańskim, a CSU Galati z Rumunii. Zespołowo zwyciężył Aeroklub Poznański, uzyskując ogólny czas 96 min. 15 s. Indywidualnie 1 miejsce zajął zawodnik rumuński Nicu (Galati) — 37 min. 44 s., przed Sylwestrem Kujawą (Poznań) — 36 min. 45 s. i Jerzym Magnuszewskim — 31 min. 34 s. (Poznań).

mgr Marian Gutowski

POCZTA LOTNICZA

SZKOLENIE

Jan Podsiadło — Zielona. Proszę spróbować skontaktować się z kierownictwem Aeroklubu Krakowskiego, Al. Planu 6-letniego 17, 30-969 Kraków, skrytka pocztowa 17.

Monika Urbańska — Wólka Lipowa. Wszystkie wymagania, jakie stawia się kandydatkom na stewardesy i które Pani wymieniła — są aktualne. Pisaliśmy na ten temat dokładnie w 21 numerze „Skrzydlatej Polski" z 18.5.80 r. (str. 15). Adres Działu Kadr PLL LOT: Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, tel. 46-30-11, wewn. 194.

Andrzej Trafalski — Rakoniewice. Nie ma specjalnej szkoły kształcącej wyłącznie nawigatorów w lotnictwie komunikacyjnym. Są oni sukcesywnie przeszkalani na organizowanych przez PLL LOT kursach i rekrutują się z innych dziedzin lotnictwa.

Piotr Jakubowski — Baniocha. Adres Aeroklubu Warszawskiego: ul. Wał Miedzeszyński 646, 03-994 Warszawa, tel. 17-83-11 lub 33-91-04. Najlepiej skontaktować się osobiście.

KLUB „ISKRA"

Zygmunt Thiel, ul. Moniuszki 26 m 6, 31-523 Kraków, poszukuje „Planów Modelarskich" nr 17, 42, 45 oraz książek: Z. Jankiewicza — „Latające trójkąty". „Giganty przestworzy", „Łodzie latające", „Samoloty wielozadaniowe wczoraj, dziś i jutro", Szawrowa — „Historia konstrukcji samolotów w ZSRR" tom 1 i 2, A. Glassa — „Konstrukcje lotnicze Polski Ludowej", E. Cichosza — „Sekrety prędkości samolotów", W. Króla — „Polskie dywizjony lotnicze w W. Brytanii 1940—45" oraz innych polskich i zagranicznych.

Siergiej Mitrochow, 20083 g. Dniepropietrowsk, pr. Prawda 65 kw. 69, pragnie nawiązać korespondencję i wymianę z polskimi kolegami, miłośnikami lotnictwa. Za książkę „Vojenska letadla 1939—1945" oraz inne, mówiące o lotnictwie II wojny światowej i rysunki statków kosmicznych Sojuz i Saturn, może dać książki: A. Glassa — „Polskie konstrukcje lotnicze 1893—1939", W. Szewczyka — „Samoloty, na których walczyli Polacy" oraz numery czasopism: „Modelist Konstruktor" z lat 1973—1977, „Modelarz" z 1974—1975, jak również broszury TBiU nr 46, 47 i 56.

Robert Taszasek, ul. Czechosłowacka 66 m 1, 61-461 Poznań, sprzeda oprawione w czarne sztywne okładki z napisem na grzbiecie „Skrzydła i Motor" dwa roczniki tego czasopisma. Cena: za rocznik 1947 — 2000 zł, za 1948 — 1500 zł.

Tomasz Galiński, ul. Rydla 7 m 72, 93-203 Łódź, poszukuje numerów „Skrzydlatej Polski" z cyklami Godło i barwa w lotnictwie polskim, Godło i barwa w lotnictwie ZSRR i Klub 1:72. W zamian może odstąpić inne numery „Skrzydlatej" i „Małego Modelarza", „Młodego Technika" i emalie firmy Humbrol.

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, z-ca sekr. red. — **Czesław Głogowski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Małejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
- do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł
półrocznie 130 zł
rocznie 260 zł.

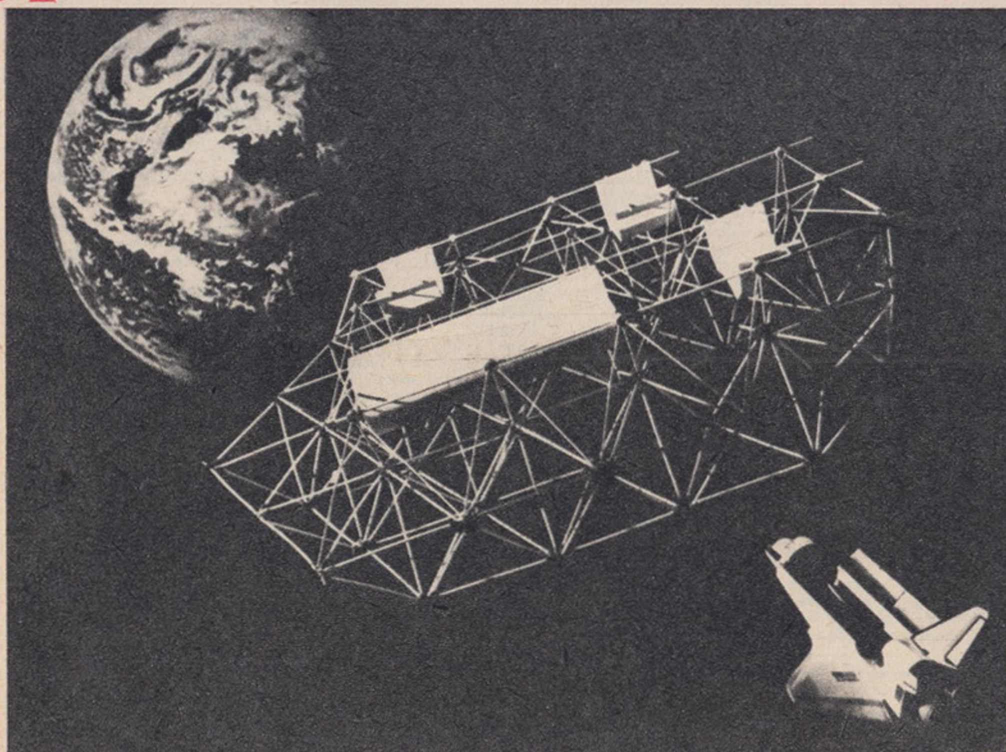
Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 15.VIII.1980. Zam. 1940. O-63. Nakład 27 000 egz.

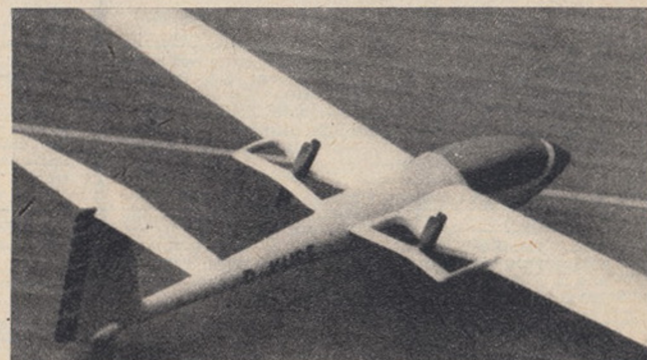


STACJA ORBITALNA NIEDALEKIEJ PRZYSZŁOŚCI

Projekt strukturalny wielkiej stacji orbitalnej opracowywany jest na zlecenie NASA przez wytwórnię lotniczą Vought. Przewiduje się wykorzystanie do jej budowy promu kosmicznego Space Shuttle oraz elementy modułowe umożliwiające tworzenie platform o wymiarach od 30 do 50 m. Montaż szybkołączny. NASA wymaga aby żywotność stacji nie była mniejsza od 30 lat.

MOTOSZYBOWIEC

Projekt motoszybowca z RFN z ciekawie rozwiązanym napędem przez 2 zespoły śmigieł pchających umieszczone w szczelinach na krawędziach spływu skrzydeł. Silnik motocyklowy Yamaha XT-500 z przekładnią z paskiem zębatym. Każdy zespół śmigłowy składa się z 2 stałych śmigieł drewnianych oddalonych od siebie. Tylne śmigło ma większy skok. W sumie zespół taki ma sprawność dużego śmigła wolnoobrotowego i pracuje cicho.







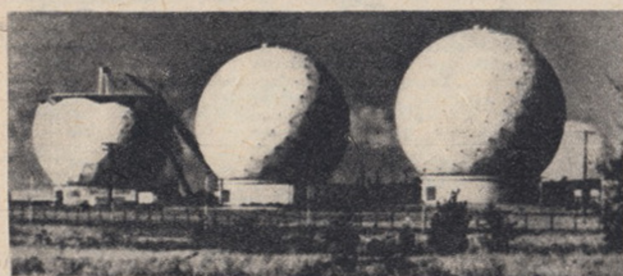


UBIÓR PILOTA

Rozwój ubioru pilota (przykład brytyjski). Od lewej: z okresu przedwojennego; z okresu II wojny światowej i ubiór współczesny.

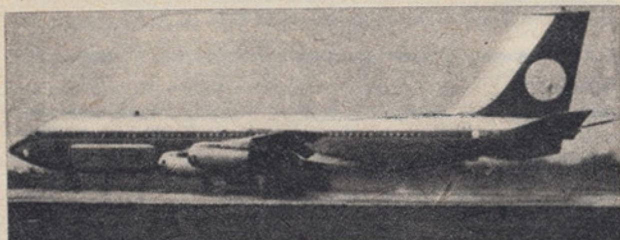
RADZIECKO--WIETNAMSKA ZAŁOGA INTERKOSMOSU

W Ośrodku Szkolenia Kosmonautów im.. Jurija Gagarina przed lotem w Kosmos utarła się tradycja, że kandydaci do takiej podróży chwilowo siadają na globus. Na zdjęciu od lewej: Wiktor Gorbatko (dowódca statku Sojuz-37), Pham Tuan (kosmonauta badacz Sojuza-37), Bui Thanh Liem (kosmonauta załogi rezerwowej) i Walery Bykowski (rezerwowy dowódca statku).



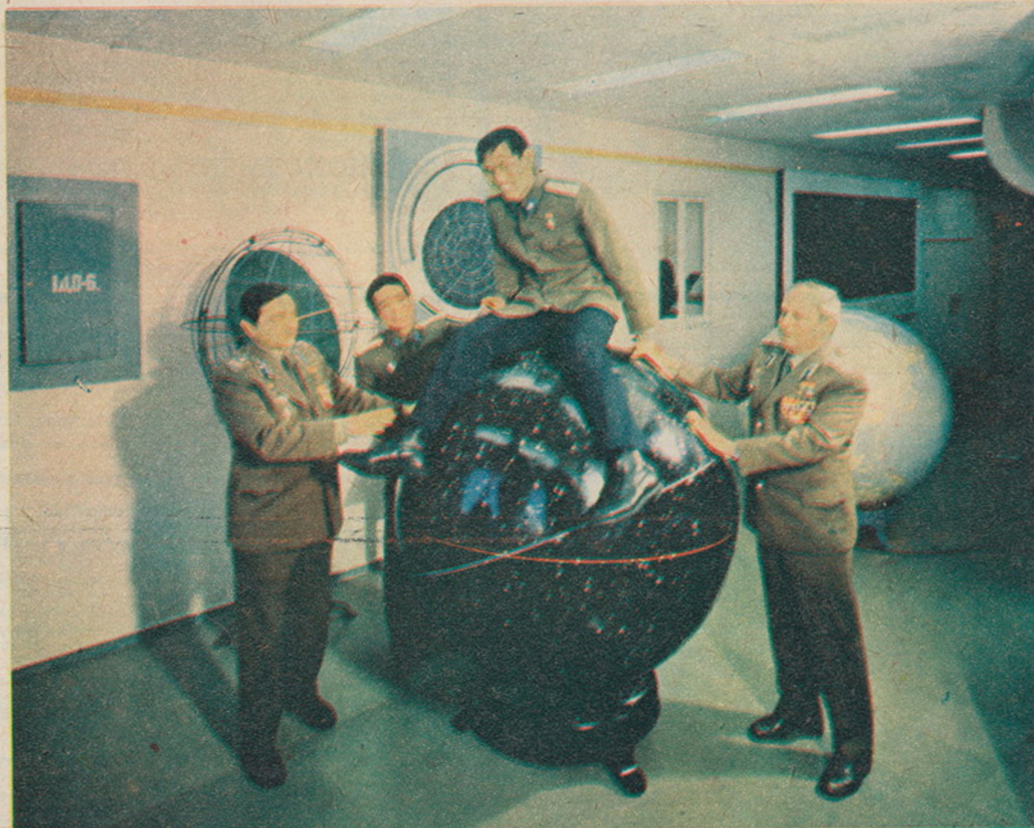
Z WIELKIEJ BRYTANII DO CHIN

Specjalne aluminiowe osłony anten dla radiolokatorów m.in. kontroli ruchu lotniczego produkowane w Wielkiej Brytanii na zamówienie Chińskiej Republiki Ludowej. Oczekiwane są dalsze zamówienia wieloletnie.



SAMOLOT-SZPIEG

Lotnictwo wojskowe Izraela przekształciło jeden z ostatnich pasażerskich odrzutowców B-707 w samolot do szpiegostwa elektronicznego. Jest on wyposażony w radiolokator bocznej obserwacji obustronnej oraz liczne anteny urządzeń specjalnych. Spełnia te same zadania co amerykański samolot RC-135V.



Zdjęcia: APN, „Flight", „Aerokurier"